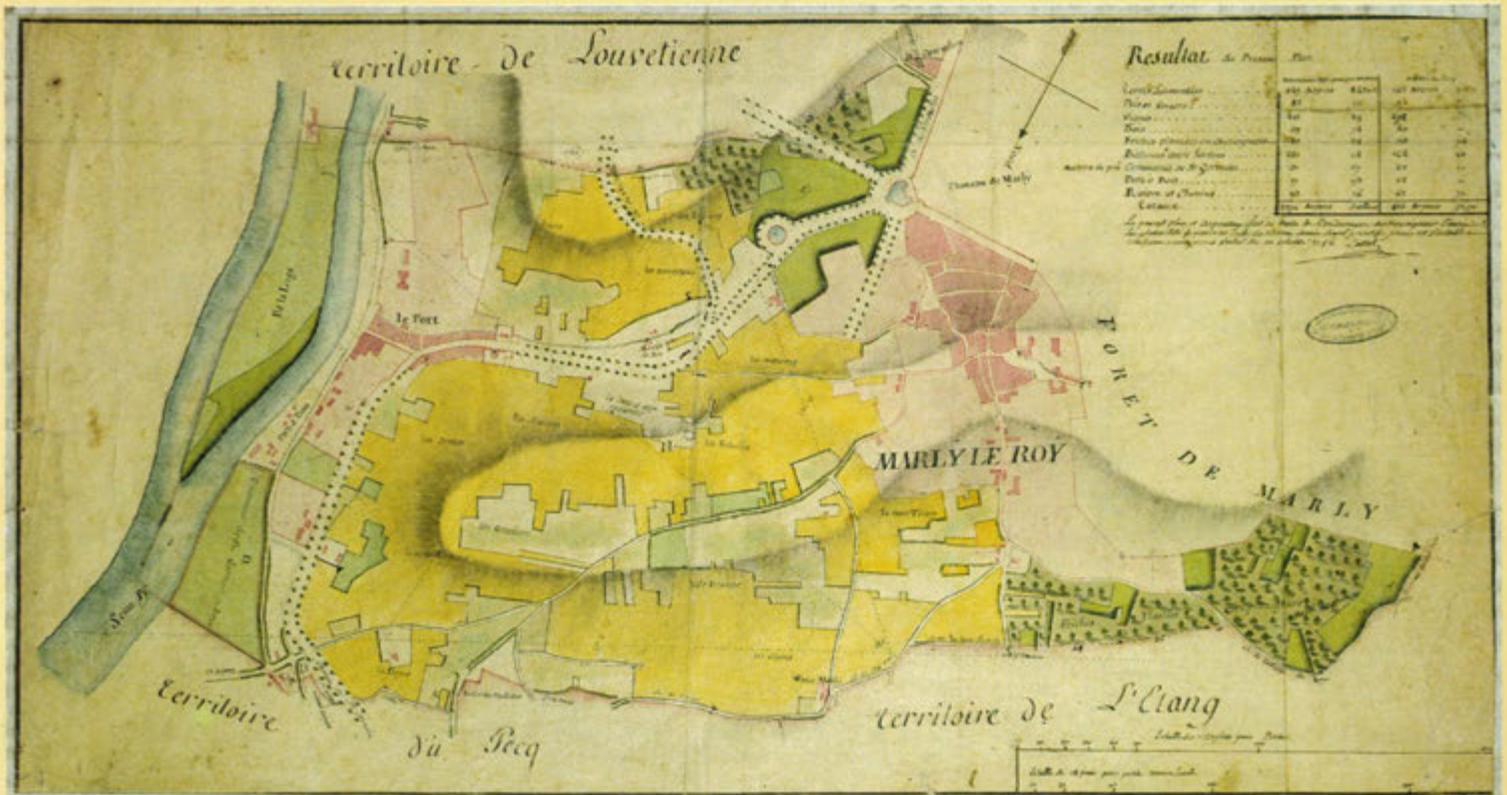


Port Marly

LE PORT

Une longue et industrielle aventure



Carnet d'Histoire n° 1

ASSOCIATION PORT MARLY MÉMOIRE VIVANTE

Licence Creative Common BY-NC-SA

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/>



Le livre électronique **Le Port - Carnet d'histoire numéro 1** de l'Association Port-Marly Mémoire Vivante est mis à disposition selon les termes de la [licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 3.0 France](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/).

Les autorisations au-delà du champ de cette licence peuvent être obtenues à :
<http://www.port-marly-memoire-vivante.fr>.

Port Marly

LE PORT

Une longue et industrielle aventure

Carnet d'Histoire n° 1

ASSOCIATION PORT MARLY MÉMOIRE VIVANTE

TABLES DES MATIERES

Préambule	p. 4
Introduction	
De l'importance de la rivière	p. 5
Naissance d'un port	p. 6
Aventureuse, langoureuse... et captive	p. 8
Les privilèges féodaux	p. 10
Une navigation difficile	p. 12
Les caprices de la Seine	p. 15
Le progrès	p. 16
Le Port	
Les débuts	p. 19
La chance du port	p. 20
Un règlement et un notaire royal pour le port	p. 22
De Marly le Port au Port Marly	p. 23
La Colère	p. 24
Le grand règlement du port	p. 25
Quand on veut trop bien faire	p. 30
Mais à qui appartiennent les terrains du port	p. 30
Aménagement d'un port public et d'un port à sable	p. 32
Les terrains vagues en amont du port	p. 35
Une nouvelle image	p. 36
Le XX ^e siècle	p. 37
Un paysage changé	p. 38
Conclusion.....	p. 42
Annexe	p. 43
Bibliographie et remerciements	p. 44



© Editions Port Marly Mémoire Vivante

Toute reproduction à usage public des textes et illustrations contenus dans ce carnet est rigoureusement interdite sans autorisation de l'Association.

En couverture : Plan d'intendance - 1785

Archives Départementales des Yvelines - PC 372 - 750 311

PRÉFACE

« Le passé ne ment jamais complètement pour l'homme. L'homme peut bien l'oublier, mais il le garde toujours en lui. ».

Numa Denis Fustel de Coulanges

« L'Histoire est un éternel recommencement... »

Cet adage ne s'applique certainement pas à la mémoire. Qui peut comprendre et aimer ces petites gens qui ont fait notre histoire.

L'Abbé LE BEUF lui-même, SAINT-SIMON, MICHELET ne se sont pas rendus sur place. Jamais ils n'ont interrogé les habitants, observé le cours de la Seine et ses méandres, navigué sur une barque ; et bien sûr n'ont déchargé pierres, foin ou troncs d'arbres.

Ces mariniers, ces débardeurs, car c'est d'eux dont « La Mémoire Vivante » nous parle ici sont bien vivants. *Le dos courbé, le teint hâlé, les mains gelées*, ils ont fait, souvent anonymement, bien plus que Versailles, la gloire de notre pays.

Que ce texte soit un exemple pour nous et qu'il soit suivi de beaucoup d'autres encore, afin que nous sachions être fiers de nos Anciens.

Christiane Neave

Christiane NEAVE

PRÉAMBULE

Toutes les grandes civilisations sont nées au bord des fleuves : ceux-ci satisfaisaient en même temps les besoins économiques et vitaux.



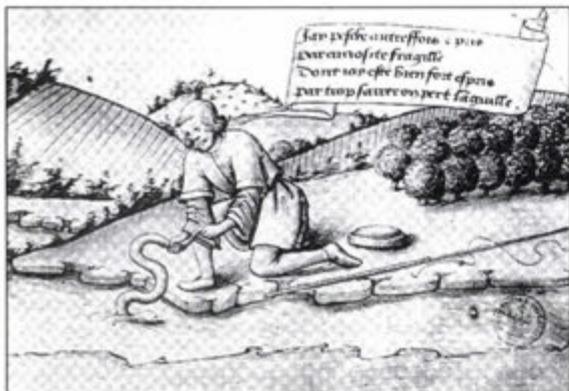
(document F. Baudoin).

« **Les rivières sont des chemins qui marchent et qui portent là où on veut aller** », écrit Blaise Pascal dans « Les Pensées ».

Les cours d'eau mettent d'emblée à la portée de l'homme la possibilité de déplacer des masses considérables, sur de longs parcours, au prix d'un effort réduit. Offerts par la nature, ils seront longtemps le support par excellence du transport des gens et des marchandises. De plus, ils ont un caractère rassurant dans la mesure où l'on peut y naviguer sans perdre le rivage de vue.

Ils fournissent l'eau pour boire.

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, les riverains de la Seine boivent l'eau du fleuve, recommandée même pour sa pureté et son bon goût.



Liée à la chasse, la pêche assure la nourriture quotidienne.

Par la suite, dans notre Occident chrétien, le poisson devient l'aliment sacré que l'on consomme pendant les longues périodes de jeûne imposées par l'Église.



Et l'homme a domestiqué la rivière en captant la force motrice de son courant pour actionner ses moulins. L'utilisation industrielle de son eau, pour les tanneries, les bateaux-lavoirs, les usines, finira par avoir raison d'elle.

Il saura heureusement en user pour son plaisir, et **il goûtera très tôt aux jeux de l'eau.**

Dans le présent « **Carnet d'histoire** » consacré à la vie du port, c'est aux activités marchandes et commerciales de la Seine que nous nous attacherons, réservant à d'autres fascicules les thèmes liés aux nécessités alimentaires et aux activités industrielles.



INTRODUCTION



Le blason de Port Marly reprend le symbole de la Nef voguant sur les ondes. Il rappelle les traits essentiels du passé de la Commune.

Avant de vivre avec vous la longue et industrielle aventure du port, il faut, pour mieux en appréhender l'histoire, comprendre quels contextes géographiques, historiques, économiques, généraux ou particuliers ont pu conditionner sa naissance, sa vie... son endormissement.

Contexte géographique : la morphologie naturelle de la Seine a modelé notre destin, des aménagements humains l'ont bouleversé.

Contexte historique : nous fûmes évidemment tributaires de la Grande Histoire de France et de son évolution socio-économique. Mais les privilèges particuliers introduits par le système féodal ont longtemps commandé les structures de notre activité marchande.

On ne peut ignorer non plus les exigences **techniques d'une navigation** fluviale, véritable épopée, qui mettait durement à l'épreuve hommes et bêtes. L'évolution technologique des moyens de transports, elle aussi a influencé notre devenir.

De l'importance de la rivière

Aux premiers siècles de notre ère la forêt règne partout sur la Gaule. En l'absence de routes sûres, l'eau est le seul moyen de communication qui conditionne l'activité commerciale, propice au développement d'une bourgade.

Quand Jules César pénètre en Gaule, les grands centres sont établis sur les rivières. Le village des Parisii, que les Romains baptisèrent Lutèce⁽¹⁾, est déjà riche des traditions de la confrérie batelière des Nautas, corporation organisée de commerçants chargés de la navigation.

En raison même de cette facilité de circulation, les cours d'eau deviennent, hélas, les couloirs naturels de toutes les invasions :

- du III^e au V^e siècle, l'Île-de-France est ravagée par les incursions barbares ;
- les Normands, pendant près d'un siècle, répandent la terreur sur les côtes. En remontant la Seine, ils poursuivent leurs pillages et massacres systématiques ;

• pendant la guerre de Cent Ans, quelques semaines avant la bataille de Crécy (1346), Édouard III d'Angleterre occupe Poissy. Perpétuant des méthodes qui ont fait leurs preuves, son fils, le prince de Galles, pousse jusqu'à Saint-Germain, dont il brûle le château. Ses éclaireurs atteignent Rueil, pillant, incendiant et massacrant tout sur leur passage.

En 1434, nous retrouvons la même manière
Sous la conduite de leurs chefs ou vikings, les pirates scandinaves attaquent Paris dès 845.
En novembre 885, 700 barques remontent la Seine.



Sceau de l'an 1200 qui servait à authentifier les actes de la Corporation des marchands d'eau. La légende est la suivante : « *Sigilum mercatorum aque Parisiis* ».



(1) Faut-il préciser que Lutèce deviendra Paris vers le III^e siècle après J.-C. et Capitale de la France.

de procéder des Anglais et de leurs alliés lorsque le 19 février :

« Deux lances à pied partent de Saint-Germain et s'emparent sur la rivière de Seine de deux fousses (ou foncets, grands bateaux) et d'une flecte (ou flette, petit bateau), qu'ils vendent 65 livres tournois. » (BN 25771 F 80)

Vers 1450, quelques habitants survivent dans une région dévastée. On dénombre à Marly vingt-cinq paroissiens seulement (dont ceux du port).

Chaque période d'insécurité occasionne une éclipse du commerce fluvial. Mais, tel le Phénix qui renaît de ses cendres, la batellerie, de par son rôle primordial, se régénère.

À partir du XV^e siècle, le rôle de la Seine, essentiel pour le transport de matériaux et de marchandises plus précieuses, devient capital pour le commerce des produits alimentaires : il s'agit en effet de nourrir l'énorme « ventre de Paris », selon l'expression que reprendra Zola.

« Un bateau de "raisonnable grandeur" mené par six hommes et quatre chevaux transporte, à beaucoup moins de frais, la même quantité de marchandises que quatre cents chevaux et deux cents hommes sur les mauvais chemins d'alors⁽²⁾. » (Vauban, « Mémoire sur la navigation sur les rivières »)

Jusqu'au début du XIX^e siècle, les voyageurs choisissent plus volontiers le coche d'eau, plus économique, qui présente un avantage considérable : il est à l'abri du brigandage qui sévit sur les routes et contribue à leur insécurité.

Au milieu du XVIII^e siècle, à l'instar des Anglais, les Français se lancent dans l'aventure du chemin de fer. Certains sont franchement enthousiastes, d'autres sceptiques, voire ironiques. Ce sont les premiers qui auront raison : le rail devient un concurrent redoutable pour le fret fluvial. A la vogue de la voie d'eau succède celle de la voie ferrée.

Cela annonce déjà une autre ère de trafic !

Naissance d'un port

Les historiens font naître Lutèce de **la conjoncture exceptionnelle** d'un site de défense naturel (Ile de la Cité) avec, tout près, le croisement du chemin d'eau et du chemin terrestre venant des Flandres et courant vers Orléans, après avoir franchi la Seine. Au cœur d'une cuvette, Lutèce est aussi le centre miraculeux d'un bassin de 200 kilomètres de rayon, le Bassin parisien.



Une situation favorable.
Extrait de la carte des
chasses du Roi 1773-
1807 (document IGN).

Quittant Lutèce et descendant son cours, la Seine a désigné, en aval de Paris, un emplacement privilégié : celui qui deviendra **le Port de Marly**. En l'absence de document d'époque, on peut le situer approximativement en face de notre actuelle rue Jean-Jaurès.

Sans vouloir prétendre à la même convergence d'éléments favorables que la Capitale (notre destin en eût été tout autre, et nous avons conscience de la modestie de notre histoire face à la grande épopée du port de Paris), il va de soi que notre port n'a pu naître et se développer qu'à la faveur d'un environnement propice. En l'occurrence :

- il est situé sur le bras navigable de la Seine, au bas

(2) Soit l'équivalent de 20 tonnes. En données plus scientifiques, sur route il fallait 20 kg d'effort pour tirer 1 tonne. Sur un canal, cet effort tombe à 0,5 kg, sur une rivière large et profonde, il descendra à 1/3 ou 1/4 kg. (Henry Gilles, Colloque de Mantes)



Détail complété de la carte de la Pointe de 1674 - croquis des deux rus affluents de la Seine à Port Marly.

1) le Ru de Buzot sépare le Port Marly du Pecq

2) le Ru de Port Marly aboutit un peu en amont de la rue Jean Jaurès. Il anima un moulin.

Ils sont maintenant tous deux canalisés. Ils avaient même chacun un petit affluent (aujourd'hui disparus). Ils furent en leur temps d'un grand intérêt pour la Commune.

du thalweg de Marly ;

- le site s'inscrit dans une courbe. Dans la partie concave du fleuve, le courant creuse et approfondit un chenal de navigation favorable à l'accostage ;
- la chaussée du port rejoint le chemin qui mène de Saint-Germain à Versailles ;
- la route Paris-Cherbourg l'englobe dans son parcours ;
- l'île de la Loge, élément d'un « site de rupture », facilite le passage d'une rive à l'autre. S'il faut en croire l'abbé Lebeuf, on y voyait des traces de fossés et de travaux de défense, elle aurait été autrefois défendue par une forteresse ou « loge », d'où son nom.

Un chemin qui marche... mais encore ? Il faut passer par-dessus !



Version 1905 du bac pour l'île de la Loge

Le franchissement des cours d'eau a été pendant longtemps un des problèmes majeurs que l'homme a dû résoudre. La présence d'îles dans le cours du fleuve facilite la traversée à gué en période d'étiage, premier passage sans doute utilisé par les animaux aux temps préhistoriques. Des passerelles ou ponts de bois permettent par la suite la création de voies de circulation terrestre.

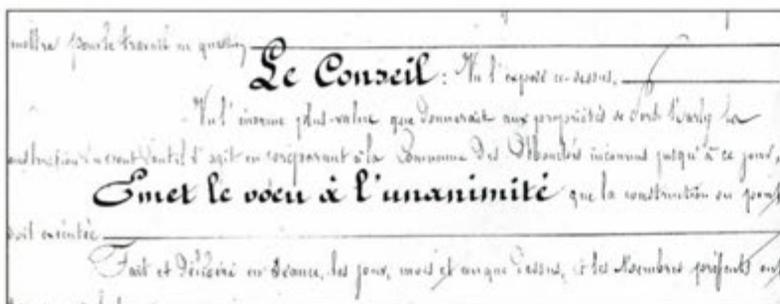
Si la construction de ponts, même sommaires, avait facilité l'établissement des voies commerciales de Lutèce, franchir la barrière naturelle qu'est la Seine est resté à Port-Marly un problème jamais résolu.

En 1598, les basses eaux favorisent le passage à pied sec dans l'île de la Loge : circonstances très exceptionnelles !

Un bac traversier avec passeur, établi quelques années auparavant par Jacques Nicolas, bourgeois de Paris, permettait un minimum de déplacements. Était-ce un simple « bachot » pour piétons ou une « charrière » capable de transporter un attelage ?

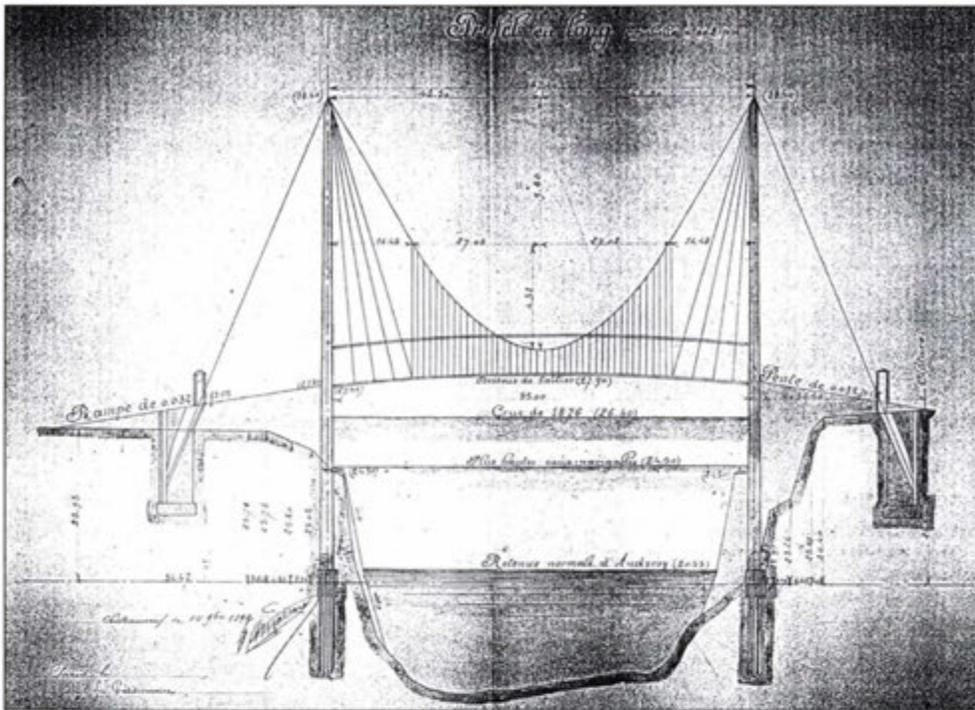
En face du port les terrains de l'île de la Loge sont très tôt utilisés comme exploitations agricoles ou établissements industriels. C'est encore par bachelets, nacelles ou bacs plus importants que s'établissent les communications avec l'île.

En 1875, dans le tableau de Sisley, « le Bac pour l'île de la Loge », on aperçoit la traille tendue d'une rive à l'autre. Le bac glisse le long du câble.



Et pourquoi pas un pont ? Il était bien tentant de l'envisager.

En 1830, le conseil municipal envisage sérieusement de rendre ainsi accessibles les terrains de l'île de la Loge. En 1863, un projet beaucoup plus ambitieux consiste à enjamber les deux bras de la Seine pour relier Port-Marly au Vésinet, afin de permettre aux habitants



Projet d'un pont suspendu remplaçant le bac

Et comme le monstre du Loch Ness, l'idée d'un pont ressurgit périodiquement. Depuis, que de résolutions échafaudées, de projets amoureuxment caressés... "Un p'tit tour et puis s'en va,..." refrain connu hélas... ! Mais un jour, vous verrez, rêve et réalité se rejoindront et nous aussi nous franchirons notre Seine.

Aventureuse, langoureuse... et captive

De Paris, à l'altitude d'environ 26 mètres, la Seine a encore un long parcours de 360 kilomètres jusqu'à la mer. En raison de cette faible déclivité, elle en profite pour se lover en méandres (nous en verrons les conséquences pour la navigation) et « fabriquer des îles ». Filles capricieuses qui ponctuent le chenal du fleuve d'un chapelet quasi incessant, se modifiant constamment, elles avaient découragé les premiers cartographes qui voulaient les représenter.

Cette succession d'îles et d'îlots, d'Argenteuil à la pointe du Pecq, constitue un « site de rupture » dans lequel s'insère le port.

En voici les noms en 1234 : Grande Ile de la Vieille-Loge, île Poirette⁽³⁾, île Spinosa ou Épineuse⁽³⁾, îles de la Croix, de Villerie, de la Traverse, du Prieur-de-Croissy, de Riche-Lieu, Longue-Ile, île aux Saux, île Philippe-de-la-Loge, île de Ruteri, îles Thomas-de-Laistre, Adam, Josset.

De nos jours, un archipel subsiste entre Bezons et Le Pecq, qui comprend l'île Saint-Laurent, les îles de Chatou, du Chiard et de la Loge ; il s'agit en fait d'une seule et longue île faite d'îlots soudés les uns aux autres par des chaussées.

Qui est responsable de cette modification ?

Accusé Louis le Quatorzième, levez-vous !

Sire ! Votre Majesté a un goût immodéré pour les jeux d'eau, elle désire de l'eau, toujours plus d'eau, pour alimenter ses bassins royaux - de l'eau qu'il faudra monter jusqu'aux jardins de Marly et de Versailles.

Les ingénieurs de Votre Majesté ont conçu une énorme machine

(3) L'île Poirette nom de la pointe aval de l'île de la Loge. L'île Épineuse, elle, fut reliée à la berge pour former les pâturages du Pecq sur l'ordre de Louis XV.

hydraulique pour y pourvoir et ils ont choisi pour emplacement le bras gauche de la Seine, à Bougival, juste en amont de notre port. Votre Majesté a transformé notre bras de seine en cul-de-sac ! Sire, on l'appelle maintenant le « Mort Bras »⁽⁴⁾ !

Malade d'une jalousie rentrée depuis qu'à Vaux-le-Vicomte le surintendant des

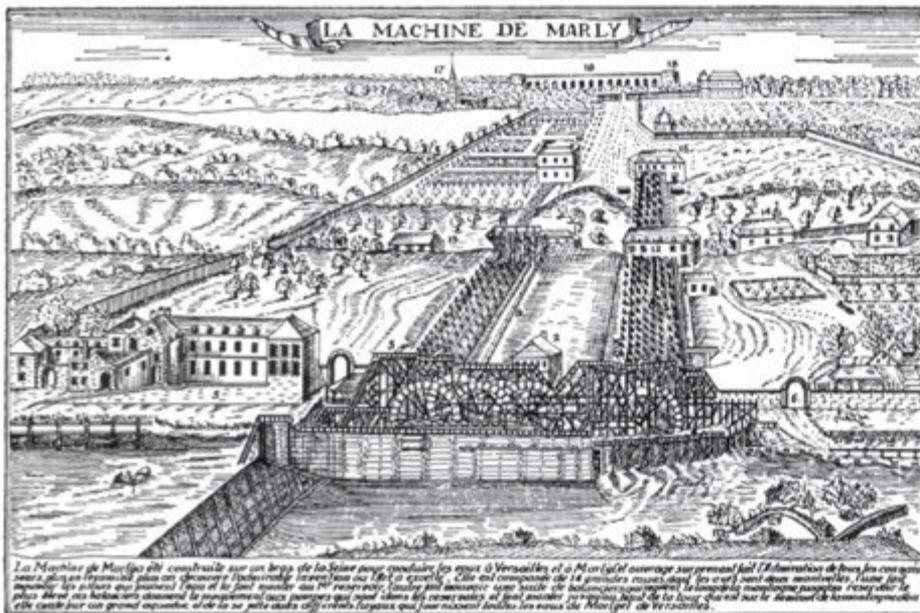


Le bassin d'Apollon à Versailles



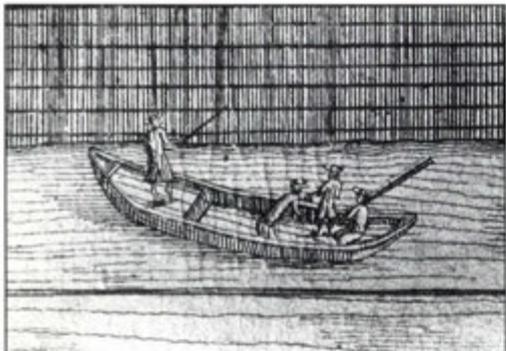
Vue de la cascade de Marly

finances, Fouquet, lui avait fait admirer ses 1 200 jets d'eau et fontaines, Louis XIV décide de le surpasser dans la variété et la quantité des bassins royaux. Après différents projets peu satisfaisants, deux Liégeois, Arnold de Ville et



LA MACHINE DE MARLY
 Les Machines de Marly ont été construites sur un bras de la Seine pour conduire les eaux à Versailles et à Marly (cet ouvrage surprenant fait l'admiration de tous les voyageurs...)
 1. Grande Rivière
 2. Maison de Contrôle
 3. Bâtimens des pompes qui sont sur la Rivière
 4. Pont qui regne au-dessus de la Machine
 5. Maison des particiers
 6. Principale porte d'entrée
 7. Loges de l'entrée
 8. Grande cheminée et balustrade qui sert de base aux pompes au grand passage
 9. Canot de fer qui sert à monter l'eau de la rivière à un pied et de la au grand passage
 10. Pâtes chaudes des pompes
 11. Pâtes de la Source
 12. Pâtes de la source
 13. Fente qui sert de canal
 14. Chénaie
 15. Grand passage
 16. Maison du Gouverneur de la Machine
 17. Village de Larcion
 18. Grande tour ou tour de la machine et conduite des eaux sur l'ouvrage
 19. Canot de fer qui sert à décharger dans les réservoirs de Marly
 Cette Machine sert à élever l'eau jusqu'à 85 toises de haut pour la conduire à Marly et à Versailles elle est de l'ouvrage de M. de Ville Liégeois le 24 Juin 1684.
 Reproduit par J.-B. Desnoes, 1948.

La Machine hydraulique de Louis XIV



Rennequin Sualem, conçoivent une usine hydraulique sur le bras de la rivière où s'exerçait le commerce du port. Implantée en amont à Bougival et développant ses installations sur Louveciennes, c'est la Machine dite de Marly, construite entre 1681 et 1684. Sur le plan technique, ce n'est pas une innovation puisqu'elle réemploie des systèmes déjà expérimentés au château de Moldave en Belgique et dans les mines de Flandres, mais « cette machine frappe d'étonnement tous ceux qui la voient, par l'énormité de la construction ». (Diderot, Encyclopédie). Considérée comme la 8ème merveille du monde en son temps, elle fascine les souverains étrangers : 14 roues à aube en hêtre (14 comme le Roi, était-ce une flatterie ?), 259 pompes, dénivelée de 150 m, débit moyen de 1800 à 2500 m³/jour.

Le courant du fleuve n'aurait pas suffi à alimenter cette massive construction de 58 mètres sur 67, il fallait donc en augmenter artificiellement le débit, ce qui amena un bouleversement total du fleuve de Bezons à Bougival.

Ouvrages de protection des berges au droit de la Machine de Marly (Doc. MPML)

(4) Réquisitoire de l'auteur en 1994. Formulé quelques deux cents ans plus tôt, un tel plaidoyer était un crime de lèse-majesté puni pour le moins de dix ans de galère !



Vue identique de la gravure) ▲ du XVII^e siècle et de la carte postale. ► La Machine barre le bras gauche de la Seine. A droite, la Rivière Neuve ou Bras de Croissy

En amont, à Bezons, son lit est surélevé de 60 centimètres. Les îles elles-mêmes sont rehaussées et reliées les unes aux autres par des digues et des déversoirs. Deux chenaux sont ainsi créés : l'un alimente la chute d'eau pour animer la Machine, l'autre, dragué et

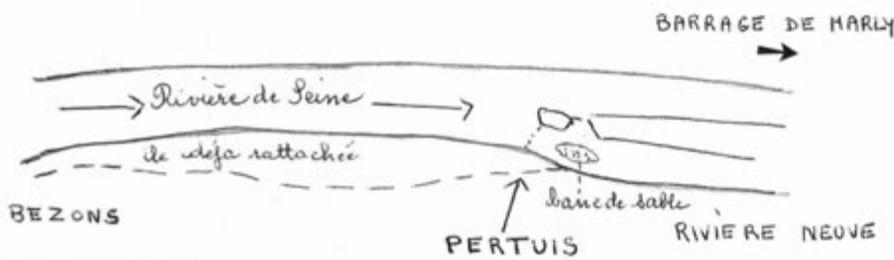
réaménagé, sera réservé désormais à la navigation : c'est la Rivière Neuve.

En tête de ce chenal, le "Pertuis de la Morue" étrangle la rivière dans un couloir de 16 mètres, transformé en rapide. C'est par dizaines que les gens du fleuve y ont péri au XVIII^e siècle. En mars 1775, on y signale « quatre bateaux noyés ».



Dans le Cahier de doléances rédigé le 14 avril 1789 pour être présenté aux États Généraux, les habitants du Port demandent « la suppression de la Machine [qui] rendra à la navigation un bras de rivière qui lui est nécessaire

pour éviter la rivière Neuve, dont la navigation est très dangereuse. Il ne se passe guère d'années qu'il n'y ait quelque naufrage occasionné par la rapidité de l'eau au passage vulgairement appelé la Morue ».



Le Pertuis de la Morue

Les privilèges féodaux

Sa Majesté pouvait évidemment se permettre cette « spoliation à usage privé ». N'affirmait-elle pas :

« Comme les grands fleuves et les rivières navigables appartiennent en pleine propriété aux roys et aux souverains par le seul titre de leur souveraineté, tout ce qui se trouve enfermé dans leur lit leur appartient.

Louis le Quatorzième, par la grâce de Dieu. »

À l'origine, l'ensemble des eaux était en effet **propriété royale** dont la couronne avait toujours tiré bénéfice. Avec des arrière-pensées politiques, pour amadouer la bourgeoisie ou privilégier un vassal, ou encore avec le désir pieux - ou calculé - de s'attirer les bonnes grâces de l'Église, les premiers rois aliéneront, par des concessions, telle partie du domaine royal, telle portion de rivière, transférant aux bénéficiaires les avantages y afférents.

En 1121, Louis VI le Gros, « cède à la corporation des marchands d'eau le droit de 60 sous qu'il percevait jusqu'alors sur chaque bateau abordant Paris avec un chargement de vin ».

Son fils, Louis VII le Jeune en 1171, confirme le privilège en l'étendant à tout le commerce :



Charles le Chauve

« Quiconque veut commercer et amener des marchandises à Paris doit, sous peine de confiscation de ses marchandises, être l'associé d'un marchand d'eau de Paris [...]. Par dérogation, les marchandises de Rouen peuvent remonter à Aupec jusqu'au ruisseau de Chambry⁽⁵⁾, mais pas en amont.»

Grâce à ce pilotage surveillé, la corporation des marchands d'eau⁽⁶⁾ obtiendra la moitié du gain provenant de la vente de la cargaison.

L'an 30 de son règne, le sept des ides d'octobre (869 ou 870), le très pieux Charles le Chauve⁽⁷⁾ donne à Saint-Denis la ville de Rueil... avec toutes sortes de droits et l'étendue de la « forêt d'eau » depuis le ruisseau nommé Savre, qui coule à Saint-Cloud jusqu'au ruisseau et lieu nommé Chambry près du port Aupec avec tous les droits qui appartiennent au Roi.

La mention « forêt aquatique » entend-elle uniquement l'usage de l'eau ou la totalité du bien ?

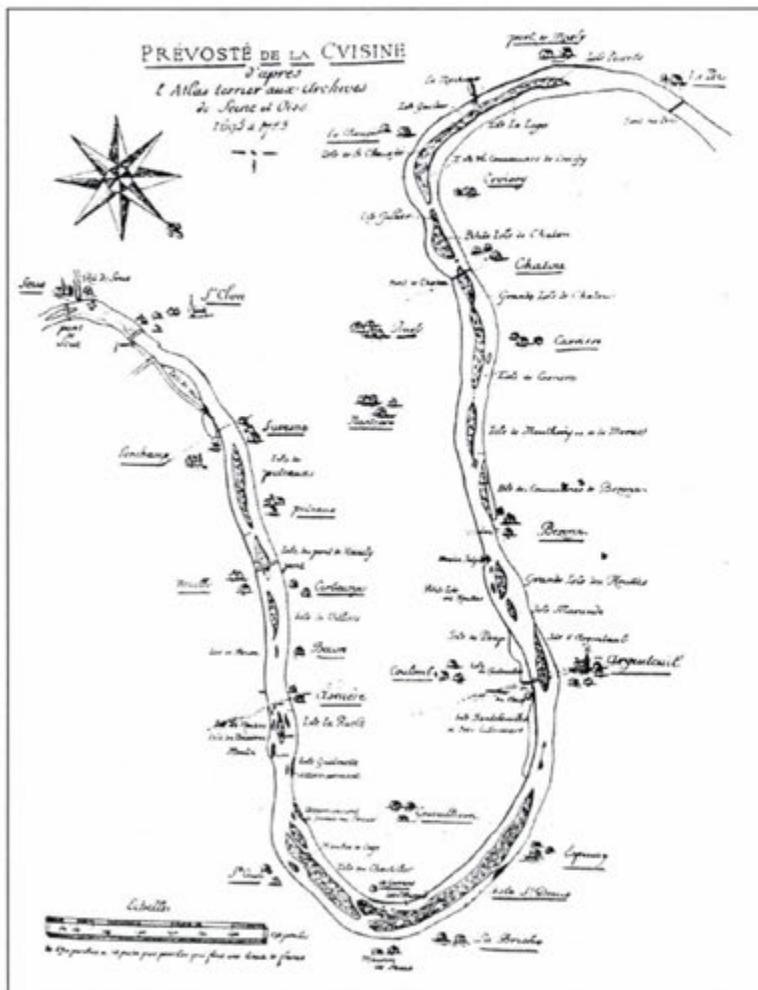
L'ambiguïté donne lieu à différents procès, comme en témoigne en 1347 la sentence du Prévost de Paris : « Entre Monsieur de Saint-Denis et Dame Jeanne de Marly et Louis de Marly son fils - sur ce que ladite de Marly avait arrêté et pris le Merrein et des pieux au Port de la Loge en l'eau de Seyne, où ledit Merrein était venu comme épave à cause des grandes glaces de l'hiver, lesquelles épaves devaient appartenir à Messieurs de Saint-Denis en toute l'étendue de la Seyne depuis le Blanc Port jusques au port de Chambry.

Laquelle adjuge ledit Merrein et épaves à Monsieur de Saint-Denis et condamne ladite dame et son fils aux dépens. »⁽⁸⁾

Les moines de l'Abbaye de Saint-Denis concéderont à leur tour une part de leurs droits aux Dames de Saint-Cyr, qui occupent une partie de la manse abbatiale et ajoutent de ce fait à leur titre celui de « Seigneurie de la rivière de Seine ».

De concessions en sous-concessions, le système devenait complexe... !

Par ailleurs, il n'était pas une seigneurie, une ville même, qui n'impose à chaque passage obligé (pont, bac, port, halage) des taxes et des droits de péage, tout concourait à entraver la libre circulation des marchandises et en augmentait le coût.



Carte de la Prévôté de Cuisine, un des bénéfices (droit de pêche) que tiraient les Moines de Saint Denis du privilège accordé par Charles le Chauve, privilège qui perdura jusqu'à la Révolution. La « forêt aquatique » occupait tout le méandre de Sèvres à Aupec. La carte permet de constater les chapelets d'îles qui occupent le lit du fleuve.

(5) Aupec : Le Pecq. Ruisseau de Chambry : le ru de Buzot.

(6) L'ancienne Confrérie des Nautes est devenue corporation des marchands d'eau, en 885, et commence à réclamer des privilèges. Cette Confrérie, en fusionnant avec la Grande Confrérie aux Seigneurs et Dames, forme la Hanse, et plus tard, la Prévôté. Leur influence s'étendait jusqu'à Aupec. À partir de là, l'activité était commandée par la Hanse des marchands de Rouen, ce qui faisait d'Aupec une sorte de port franc.

(7) Lors de l'incursion normande de 845, Charles le Chauve resta enfermé à l'abbaye de Saint-Denis, qu'il défendit comme une place forte.

(8) Extrait des titres à l'abbaye de Saint-Denis.

Par la grande ordonnance de 1672, Louis XIV supprime certains privilèges. Le 15 mars 1790, un décret de l'Assemblée Nationale abolit les droits féodaux.

Mais il faut bien que le nouveau propriétaire : l'État vive et surtout, soyons honnêtes, entretienne les infrastructures fluviales⁽⁹⁾. Le 30 floréal de l'an X, au nom du peuple français, Bonaparte décrète « *qu'il sera perçu un droit de navigation intérieure dont les produits seront affectés au balisage et entretien des chemins et ponts de halage, à celui des pertuis, écluses, barrages et autres ouvrages d'art, pour l'avantage de la navigation* ».

Une navigation difficile

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la navigation s'exerçait dans des conditions qui paraîtraient maintenant inacceptables.



Navigation sur la Seine au Moyen Age

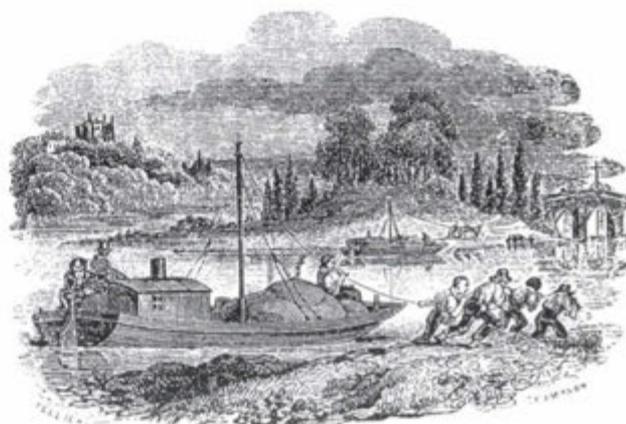
Les manuscrits de la « Vie de Saint-Denis » décrivent des bateaux très plats de petite dimension. Les bateaux de ce temps oublié étaient mus en premier lieu par la voile⁽¹⁰⁾ ou par la rame. Moyens bien insuffisants pour de lourds chargements, et « la force motrice » capable de déplacer l'embarcation, ce sera l'homme... l'homme lui-même.

Littéralement attelés par un harnais de toile, la bricole, qui les prend en travers de la poitrine, des hommes tirent le bateau, ahanant, soufflant, le corps raidi par trop d'efforts, grillés l'été ou transis l'hiver dans leurs mauvaises hardes, aussi soumis à la bricole qu'un galérien à son banc de rame.

Ils halent... Reconnaissons qu'on n'a jamais fait mieux en matière d'énergie non polluante !

À cet effet, un chemin de halage est réservé tout le long du fleuve permettant le passage de l'« attelage d'hommes »⁽¹¹⁾.

Au XIII^e siècle, enfin, on emploie de vraies bêtes de



À cette époque, le halage à la bricole ne s'exerçait qu'occasionnellement. (Gravure milieu du XIX^e par Tellier).



Une Courbe (Photo Musée de la Batellerie)

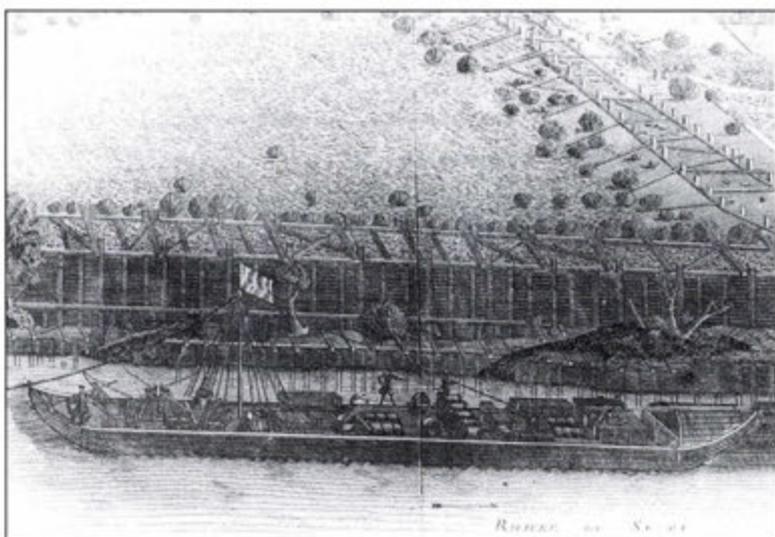
somme : des bœufs ou des chevaux. Attelés par deux, ils forment une « courbe »⁽¹²⁾. La courbe, guidée par un charretier d'eau, tire une corde attachée au haut du mât. La corde est de ce fait assez haute pour éviter les obstacles. Un règlement précise que « *les mariniers en stationnement devaient avoir le mât de leur bateau baissé, des voiles au droit du gouvernail et, à chaque extrémité*

(9) Les marchands d'eau usaient des mêmes arguments pour taxer les marchandises sous Louis VII.

(10) La voile se révélait inefficace en aval de Paris en raison des méandres du fleuve.

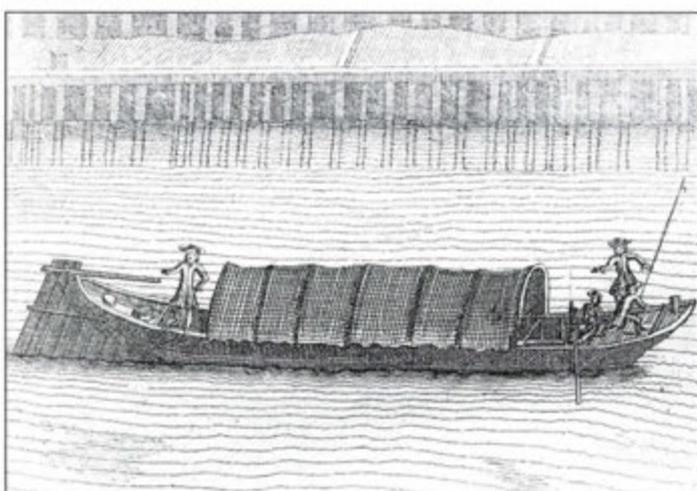
(11) Une ordonnance royale en 1690 fixe le « lé à 4 toises » (8 mètres). Un décret de 1869 étendra la réserve à 9,25 m. Vu la diminution du trafic fluvial sur notre bras, il sera progressivement réduit à 7,60 m.

(12) Le mot vient du bois courbe faisant office de palonnier.



Le câble de traction est fixé en haut du mât, deux hommes maintiennent le gouvernail. Extrait d'une gravure de Lievin Acroyl (document MPML)

Le bateau descend le fleuve. Un seul homme au gouvernail, deux autres avec des gaffes aident à maintenir la bonne direction. (document MPML)



Foncet (document F. Baudoin). Bateau à clins ; les bardages se chevauchent l'un l'autre.

enfin, des hommes constamment à bord tant de jour que de nuit pour le parage des cordes de halage ».

Toute une flottille de « besognes, bateaux foncets sillonnent la Seine ». Ce sont des bateaux de grande taille nécessitant un puissant halage humain ou animal. Le foncet est un bateau à clins, tout comme les nefes des premiers navigateurs de Paris. La besogne, issue du foncet, peut être considérée comme l'un des plus gros bateaux porteurs de jadis, elle pouvait atteindre 50 à 60 mètres de longueur. Des trains de bois flotté, (moyen économique de transport, puisqu'il suffit de démonter à l'arrivée le radeau construit)

sont manœuvrés à la gaffe, en l'absence de gouvernail.



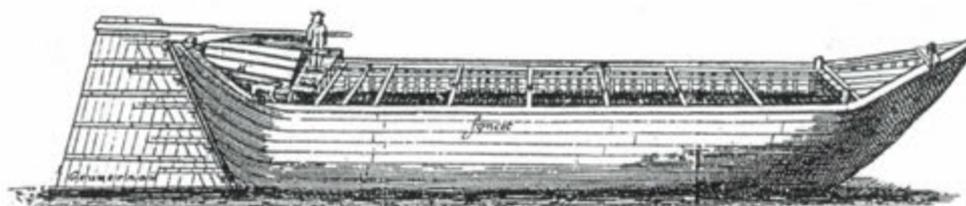
La conduite d'un train de bois flotté présentait de nombreux dangers. La technique d'assemblage était affaire de spécialistes. On les manœuvrait à la gaffe.

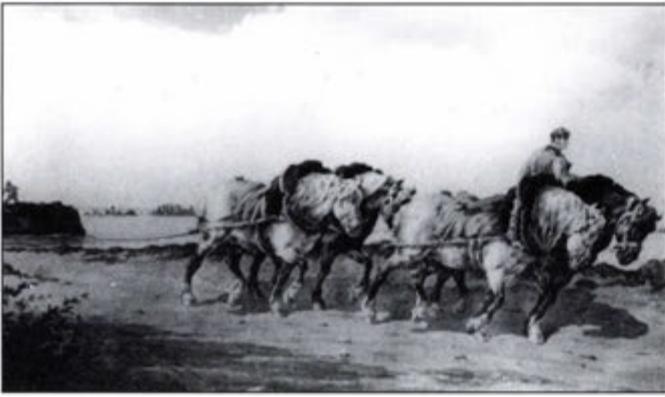
Des toues plus légères assurent également le transport de matériaux (bois, pierres, foin). Construites de façon rudimentaire, elles effectuent un voyage sans retour, car une fois leur service accompli, ces sortes de pontons halés comme des bateaux, sont "déchirés" (démolis) : les ramener à leur port d'attache se révélait trop onéreux.

Nos concitoyens de 1789, dans le Cahier de doléances présenté aux États Généraux, demandent que soient supprimés « les droits qui se paient journallement pour le déchirage des toues et bateaux parce que ces droits augmentent le prix de la marchandise d'un tiers au-dessus de sa valeur ».

Le bois démolé est vendu comme bois de construction ou comme bois de chauffage.

Naturellement liées à la technique du halage, les conditions de navigation sont bien différentes selon que l'on descend le fleuve ou qu'on le remonte, et influencent directement le coût du fret. La navigation d'aval est une technique relativement simple (sauf à rester vigilant et à





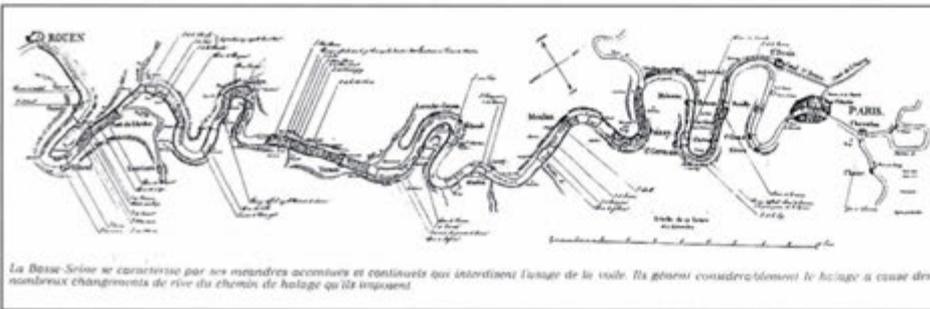
La navigation en remonte nécessite plusieurs courbes. (document Musée de la Batellerie)

garder la trajectoire), le prix de revient des marchandises reste raisonnable. La navigation en remonte est forcément plus lente (parfois la vitesse ne dépasse pas une demi-lieue à l'heure) et beaucoup plus coûteuse, car elle nécessite un attelage de plusieurs courbes.

N'oublions pas que le trafic s'exerce sur une rivière encore soumise à son état naturel. La pente de la Seine est faible certes, mais elle est aussi très irrégulière, et aux zones de navigation calmes et faciles, les « racles », tant appréciées des hommes et des bêtes, succèdent des hauts-fonds,

les « bassiers », suivis aussitôt de rapides. Les mariniers redoutent par-dessus tout les pertuis (étranglements naturels ou provoqués, comme le fameux Pertuis de la Morue), points noirs de la navigation de Basse Seine.

C'est ainsi qu'en 1793, un mémoire officiel rapportera : « Depuis Rouen jusqu'à Paris, aucun endroit de la rivière n'est plus difficile ni plus dangereux à parcourir que depuis Maison⁽¹⁴⁾ jusqu'à Bezon⁽¹⁴⁾, c'est-à-dire 6430 toises environ. De la Machine aux éperons vis-à-vis de la Chaussée⁽¹⁴⁾, un coude de 200 toises difficile et dangereux à passer. Du pont de Chatou jusqu'au-delà de Carrière, bancs de sables mouvants. De là au pertuis de Bezon, vulgairement appelé « queue de morue », un banc de sable dangereux dans les basses eaux. Ajouter à tous ces inconvénients une rapidité de courant extraordinaire... »



Les méandres (document F. Baudoin)

Les bateaux sont obligés d'alléger⁽¹⁵⁾ et se laissent souvent engraver⁽¹⁵⁾. Pour les dégager on est obligé d'arrêter la Machine, ce qui fait refluer et regonfler l'eau dans le bras de navigation. Les obstacles causent des frais énormes à la navigation par l'augmentation du nombre des chevaux et, pour le passage il faut payer un pilote.

Un chef de pertuis fixe en effet le nombre de chevaux nécessaires à la remonte des bateaux (jusqu'à 40) et plus encore quand il faut retirer le bateau de son banc de sable, obligeant les attelages à tirer en tous sens.



Changement de rive sur une flette (document F. Baudoin)

Les **méandres** nombreux caractéristiques de la navigation en Basse Seine, inversant la morphologie du fleuve, obligent les mariniers à changer de rive. L'attelage doit être transbordé d'une rive à l'autre par bac ou « flette », toujours accroché au bateau.

Plus préjudiciables encore au trafic fluvial, les variations du débit du fleuve restent la préoccupation constante des gens de l'eau; l'activité commerciale étant liée directement à la hauteur des eaux.

(14) Maisons-Laffitte. Bezons. Bougival.

(15) Alléger : soulager la cargaison d'une partie de sa charge. Engraver : s'échouer.

Les caprices de la Seine

Gonflée et peut-être désireuse de retrouver son lit du temps du déluge, avare de son eau au point de mettre à nu et découvrir ses bancs de sable et limons, courroucée et charriant des glaçons, la Seine a ses caprices.

Les marinières avaient l'habitude de distinguer plusieurs états de la rivière :

- les basses eauxou lit mineur
- les bonnes eaux ou eaux moyennesou lit moyen
- les grandes et grosses eaux et crues extraordinairesou lit majeur



Crue 1910

Pour la navigation, la période de crues est toujours redoutable. Les repères habituels disparaissent, les îles sont recouvertes. Il faut alors « alarguer » en s'éloignant des endroits dangereux. Sur les chemins de halage devenus glissants, les chevaux pataugent et dérapent dans l'eau boueuse. Les quais du port sont submergés et le commerce est interrompu. En 1802, la rapidité de la crue balaie les marchandises entreposées⁽¹⁶⁾, celle de 1876 emporte plusieurs bateaux à l'amarre. Le commerce est naturellement interrompu.

La période des basses eaux ou étiage, fréquente de juillet à septembre, oblige les bateaux à trouver un chenal présentant le mouillage maximum. Dans ce lit mineur de la rivière, des îles apparaissent, les « javiaux ». Il faut éviter bancs de sable et graviers. Le transbordement de berge à berge en est encore augmenté. Une partie de notre port devient encore une fois inaccessible au trafic marchand.



Crue 1955
(Coll. part. H.F.)

Pendant les hivers rigoureux, la Seine gèle. Les blocs de glace en formation ou lâchés au moment de la débâcle représentent un danger permanent pour les coques de bois qu'ils font éclater. Le 6 mars 1845, les sapeurs du génie font sauter la glace à l'embouchure du bras de Marly. Dans les mêmes circonstances, le 9 janvier 1684, le Roi Louis XIV avait requis par ordonnance, les riverains à venir casser les glaces qui obstruaient la Machine.

Quand les glaces correspondent à une période d'étiage, la catastrophe devient inévitable : « En 1792, le sieur Pecqueur charge au Port du Pecq la quantité de 466 234 livres de fer en poids de marc provenant des fers mis en réquisition dans le district de Versailles et autres du département de Seine-et-Oise, dans un bateau nommé *La Madeleine*, pour Rouen. La glace ayant pris la rivière a obligé ledit citoyen de remonter son bateau pour le garer au port de Marly, au lieu-dit *La Grange* pour y être en sûreté. La Machine étant arrêtée, le bateau de Pecqueur s'est trouvé demeuré à sec sur les pierres qui l'ont endommagé ».

Les marinières ne cesseront de réclamer la construction de « garages à glace ». En 1910, le projet en est envisagé sur notre bras tranquille. Le plan et les aménagements prévus resteront sans suite.

Hautes eaux interdisant le halage, basses eaux ne le permettant pas, glaces, autant de difficultés pour les marinières, autant de problèmes aussi pour les gens de l'eau et ceux qui vivent du commerce. Les périodes d'un chômage non rémunéré sont bien difficiles pour les ouvriers du port, la Seine n'offrant alors que six mois de navigation annuelle.

(16) Elles auront même des conséquences désastreuses dans les carrières en face, celles des Montferrands : l'eau, en s'infiltrant, fait s'effondrer une partie des galeries.



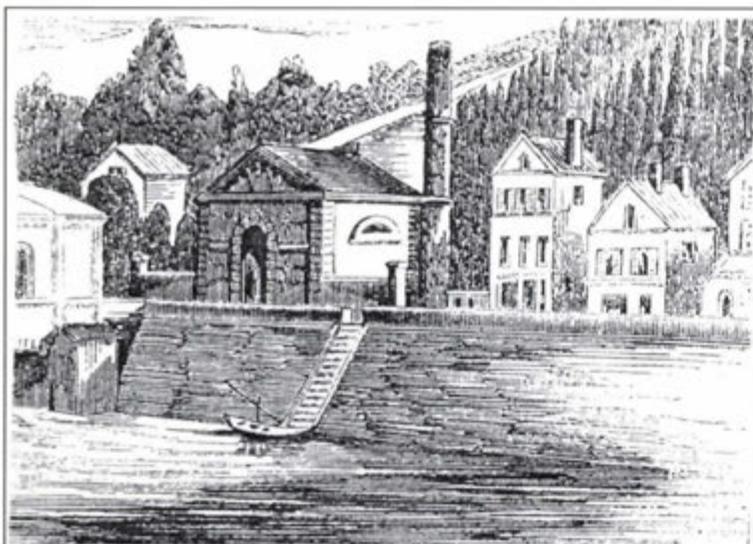
Bateau toueur

Une technique de navigation nouvelle est apparue : "le touage". À l'aide d'un treuil actionné par un moteur à vapeur, un bateau-toueur se hale le long d'une chaîne immergée. C'est un progrès énorme, car il peut tirer en remorque trente à quarante péniches. En revanche, le toueur ne peut évidemment fonctionner que par va-et-vient à heure fixe.

Au début du XIX^e siècle, l'accroissement de la population et les débuts de ce qu'on appellera la "Révolution industrielle" créent des besoins commerciaux nouveaux.

L'utilisation de la machine à vapeur se généralise. Face à la raréfaction des combustibles traditionnels, le bois et le charbon de bois, la consommation du « charbon de terre » est la seule alternative.

Grâce à la mise en eau des canaux rejoignant la Seine, le charbon est acheminé des mines du Nord et, transitant par l'Oise puis par Conflans, arrive jusqu'au Port. Le négoce s'en intensifie, tant sur les parties privées du port que sur le port public : les marchands de bois ajoutent à leurs activités celle de marchands de charbon.



Le Pavillon Charles X
(machine à vapeur).

Un exemple nous intéresse plus particulièrement : il y est de nouveau question de la Machine : l'antique construction de Louis XIV, bien délabrée au bout de 130 ans de service, fournit à peine 500 m³ d'eau par jour. A partir de 1811, on se penche sur son renouvellement et on envisage la vapeur, véritable source d'énergie à la mode. Cecile et Martin conçoivent en 1818 une énorme chaudière qui sera construite au Creusot. Cette machine à vapeur intégrée dans le Pavillon Charles X (toujours implantée le long de la colline) fait monter désormais 6000 m³ d'eau, mais énorme dévoreuse d'énergie elle consomme quotidiennement 10 tonnes de charbon. Celui-ci est acheminé par le Port, maigre dédommagement des préjudices subis 150 ans auparavant.

Le métal peu à peu remplace le bois, le diesel la vapeur, et nous arrivons à notre batellerie moderne : un teuf-teuf-teuf ronronnant remplace le piétinement cadencé des hommes et des bêtes.



Carte particulière des environs de Paris (1674-1678), par Messieurs de l'Académie royale des Sciences, en l'année 1674, gravée par F. de la pointe en 1678.

Vous le voyez sur cette carte, le Port-Marly n'est encore qu'un hameau de Marly : le port de Marly ; au confluent de la Seine et du Ru qui descend du vallon.

C'est en 1790 que la Commune, se séparant de Marly, obtiendra son autonomie et deviendra Le Port Marly.

Au cours de l'histoire que nous allons suivre, les noms de lieux ou de rues changent. Quand vous les rencontrerez, vous saurez que :

La rue de Paris est l'ancienne route royale de Normandie, de Paris à Cherbourg. Elle deviendra impériale, puis indifféremment Rue de Paris ou Route Nationale 13 jusqu'en 1954-1955. Elle abandonne cette dernière appellation à la large Nationale 13 actuelle qui coupe notre village en deux, baptisée Avenue Simon Vouet dans sa traversée du pays.

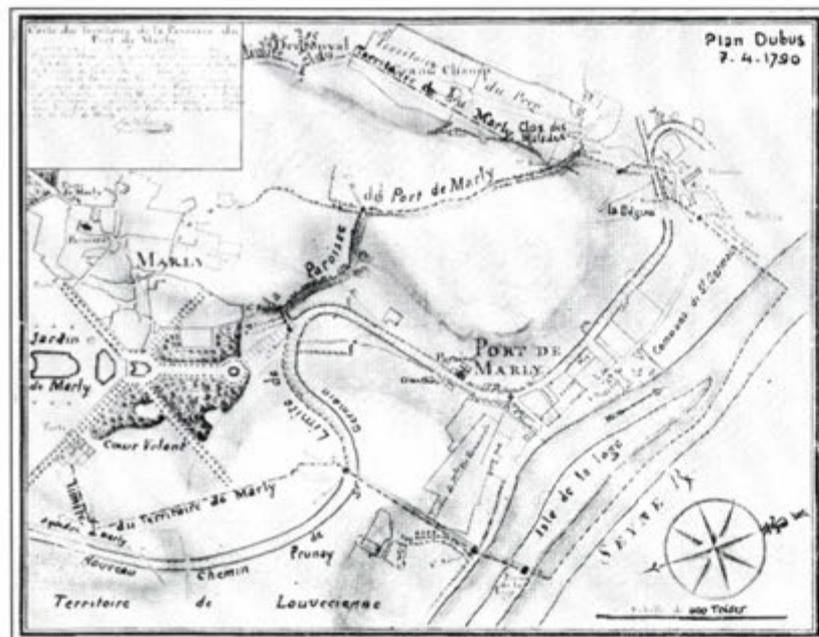
La Chaussée du Port correspondait au carrefour de la rue de Paris et de la rue Jean-Jaurès.

C'est en 1678 que fut construit le Chemin allant de la Chaussée du Port au bas de Marly rejoignant ainsi l'ancienne route (en flêché sur la carte) de Saint Germain à Versailles. Une portion du chemin devient rue Saint Louis, en l'honneur de Louis XVI qui avait posé la première pierre de la chapelle du même nom devenue notre église Saint Louis. La rue Saint Louis débaptisée devient rue Jean Jaurès en 1922.

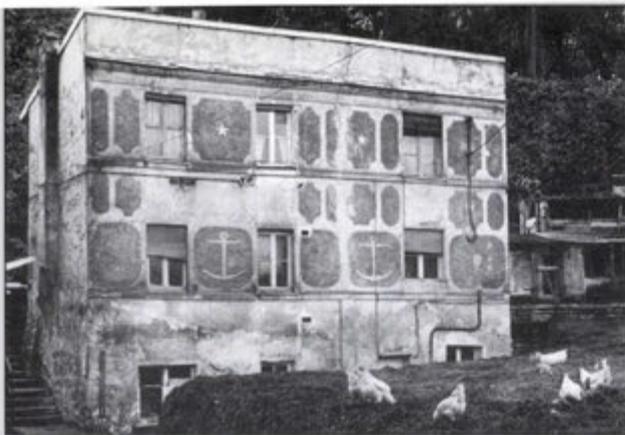
La nouvelle route de Versailles à Saint-Germain, longtemps dénommée « le Grand Chemin » devient Route Nationale 184 puis 186. Imaginez qu'au temps de Louis XIV, on se plaignait de son encombrement !

Le 10 juin 1785, le Roi arrête qu'un chemin sera ouvert communiquant à l'extrémité du Port de Marly à la grand route de Saint Germain ; cela épargnera un quart de lieue aux marchands de Saint Germain et de Rueil. Cette portion de la Route Nationale prendra le nom de rue du Val André en 1911.

Un chemin longeant le fleuve reliait la Route Royale 13 au Pavé Neuf du Pecq (le port).



Plan de Dubus (7 avril 1790)



A qui appartenait cette maison maintenant disparue ? Elle symbolise à la fois le passé commercial et industriel de la commune.

Les ancres appliquées entre les fenêtres du rez de chaussée témoignent de son importance fluviale. Elle est adossée au coteau des Montferrands où étaient creusées les galeries des carrières de craie. A la fin du XIX^e la culture des champignons remplaça l'exploitation du « blanc minéral » (le tas de fumier, devant, en atteste).

LE PORT

Les débuts



« Son heureuse situation à la hauteur de l'île de la Loge le fit choisir par les Romains pour en faire un lieu d'entrepôt important. »

« Important » est peut-être une interprétation optimiste du chanoine Gallet⁽²⁰⁾ dans ses « Chroniques », et César n'en fait pas mention dans les « Commentaires de la guerre des Gaules », mais le fait reste plausible.

En effet, aux premiers siècles de notre ère, un propriétaire gallo-romain fonde une exploitation agricole sur le coteau, enclavée dans la grande forêt d'Yvelines⁽²¹⁾. C'est le « fundus de Mairilus »⁽²²⁾, dont la seule possibilité de communication est la rivière, avec tous les atouts que nous lui connaissons.

Peu après, une petite bourgade, Marly⁽²²⁾ se développe par écobuage vers la Seine qu'on rejoint directement en suivant le vallon, le long du ru descendant de Marly. Vers 1000-1100, les cadets de Montmorency élèvent leur château au sommet du coteau.

À partir du XIII^e siècle, certains actes mentionnent la présence du port, nommé indifféremment **Port de Marly ou Port de la Loge**.

- En 1226, Arnould de Marly donne aux religieux de Saint-Victor six arpents au port de la Loge.

- En 1240, le chevalier Pierre de Marly donne aux moines de Cernay un quartier de terre situé dans la Grande Ile, entre Spinosa (île Épineuse) et le Port de Marly.

- Le 23 juin 1571, Jeanne de Targer, épouse de Jean de la Noue, bourgeois de Paris, donne à Jacques Nicolas, son cousin paternel, le fief de Mandestour consistant... en un port et un passage appelé port de la Loge... une saulsaye près dudit Port et un gord (pêcherie) appelé gord de la Loge, ledit gord étant en ladite rivière de Seine, au-dessous dudit Marly.

En revendant le fief à Albert de Gondi, seigneur de Marly, en 1572, Jacques Nicolas se réserve le droit d'installer un bac et un bateau de passeur (moyennant 60 livres).

Quel est l'aspect du port à cette époque ? Au creux du méandre, ce n'est qu'une simple grève où l'on accoste ; des pieux servent d'amarrage. Les marchandises sont entreposées sur la berge sablonneuse. Autour, quelques cabanes de bois.

Jusqu'au milieu du XVII^e siècle, il conservera sensiblement le même aspect. Quelques unes des plus vieilles maisons rue de Paris s'établissent à cette époque.

(20) Étude par Monsieur le Chanoine Gallet. Antiquités et arts de Seine-et-Oise, XI^e volume.

(21) La forêt de Marly alors appelée forêt de la Cruye y était incluse.

(22) Présence attestée par la charte de Mairilus, en 697. Mairilus est-il à l'origine du nom de Marly ou doit-on chercher celle-ci dans le mot « marla », la terre grasse.

La chance du port



La cour du Roi Louis XIV

C'est dans la seconde moitié du XVII^e siècle que le port se développe de façon notable. À l'origine de cet essor, le choix que Louis XIV fait de Versailles comme résidence royale. Saint-Germain lui semble désormais trop étiqué pour la Cour ; Paris, on le sait, lui fait peur depuis les émeutes de la Fronde : le Roi choisit donc dès 1671 de faire agrandir à Versailles le petit château de son père Louis XIII, puis adopte le grandiose projet de palais que lui présente Jules Hardouin Mansart : c'est le château que nous connaissons actuellement dans toute sa splendeur recouvrée.

Versailles n'était alors qu'un petit village de quelques centaines d'habitants. Comme il ne fait pas bon être loin du Roi, les grands seigneurs suivent leur maître et, en bons courtisans, se font édifier leurs hôtels particuliers⁽²³⁾. Très vite vingt mille personnes se rattachent à la Cour, à Versailles.

« Quand, lassé du beau et de la foule, [le Roi] se persuade qu'il voulait du petit et de la solitude », rapporte Saint-Simon, il se fit construire à Marly une résidence secondaire non dénuée de faste et de symboles : un bâtiment central personnifiant le Soleil, emblème du Roi, domine deux rangées de six pavillons, soit les douze signes du zodiaque que l'astre traverse dans sa course.



Versailles

C'est une aubaine pour le port : une bonne partie des vivres et des matériaux y transitent. L'abbé Lebeuf vante « le commerce considérable qui se fait sur le port », et le dit « rempli de bois et autres choses pour la Cour ».

À Marly-le-Port, devenu point de transit entre la navigation de la Seine et les transport routiers pour Versailles et Orléans⁽²⁴⁾, se sont établis des négociants en bois de chauffage venus du Morvan, des marchands de blé originaires de la Beauce, des plâtriers de Normandie.

Pour faciliter l'acheminement des marchandises à destination des résidences royales, on construit, en 1678, pour 40 000 livres, « le chemin entre Saint-Germain et Versailles à commencer depuis la chaussée près le port jusqu'au haut de celle qui est à la sortie du bas de Marly ».

Les « voituriers par terre » assurent le transport. Le chargement des chariots et l'attelage sont sévèrement contrôlés pour ne pas détériorer le Chemin nouvellement construit.

Les activités du port vont alors prendre une telle extension qu'il est sur le point de supplanter son grand frère tout proche, Port-Aupec.

Las ! Vous le savez déjà : afin de satisfaire son goût pour les jeux d'eau « à gueules bées », Louis XIV fait construire, en 1681, la fameuse Machine de Marly, nous condamnant au Mort Bras, aussi calamiteux de nom que de conséquences. C'est un coup de frein brutal à l'évolution du port. Moins prospères, les activités marchandes restent cependant assez importantes pour faire vivre le commerce.

(23) Le Roi donnait le terrain, et le bâtiment construit ne pouvait être saisi. Quelle aubaine pour certains grands seigneurs désargentés !

(24) On rejoindra ensuite le bassin de Loire par le canal d'Orléans, bâti en 1692.

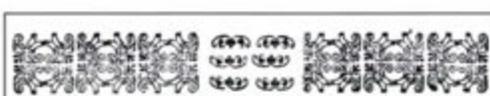
En 1684, on débarque de la pierre de Saint-Leu - pour servir aux bâtiments des Réservoirs de Versailles - qui y sera portée par des voitures à quatre chevaux par les voituriers du Chesnay.

Sable et chaux les accompagnent.

Pavés et cailloux sont expédiés du Havre. Les oignons de fleurs arrivent de Lyon. Des chariot entiers de faïences sont dirigés vers Marly pour la construction des bassins. En 1695, ce sont des cargaisons d'ifs pour orner les allées du parc de Marly que les ouvriers débarquent. Ces « ifs sans nombre » que Diderot décrit « taillés de cent mille façons diverses ».

Tous les arbres du parc de Marly furent plantés sur les ordres de Louis XIV. Les « Comptes des bâtiments du Roy » confirment ces apports de milliers d'arbres amenés à grands frais, de toutes tailles (jusqu'à 4 ou 5 pieds de tour) arrivant des forêts voisines (Fontainebleau, Compiègne) ou de pays étrangers (Flandres), dont Saint-Simon écrit : « Les trois quarts mouraient et qu'on remplaçait aussitôt ».

Par Lettres patentes en date du 3 mars 1693, le Roi établit le port.



LETTRES PATENTES,

CONCERNANT les droits du port de Marly.

LOUIS par la grace de Dieu Roy de France & de Navarre : A tous presens & à venir, S A L U T. Par Arrêt du Conseil d'Etat du trois Mars mil six cents quatre vingt treize, & par Lettres Patentes expédiées en conséquence au mois d'Avril aud. an 1693. il a été ordonné que les droits qui se percevoient lors au port de Marly par le nommé Bafire pourvu de l'office de mesureur de grains au marché de Saint Germain-en-Laye, & au port du Pecq, seroient levez à l'avenir à notre profit & réunis à notre Domaine de Marly, attendu que ledit port du Pecq auroit été interdit, & celui du port de Marly établi, dequels droits il auroit été arrêté un Tarif au Conseil le 18. Avril audit an 1693.

Copie Lettres
patentes 1693

Quelques semaines après s'intercale, en juin 1693, un épisode cocasse dans l'activité du port.

« Pour s'exempter du paiement desdits droits à Gabriel Dillery préposé pour en faire recette [...] les marchands s'étant retirés dudit port de Marly ont établi des chantiers et magasins au Pecq qui n'en est éloigné que de trois à quatre cents pas, où ils font arriver et décharger journellement lesdites marchandises et provisions comme auparavant que ledit port du Pecq eut été défendu : ce qui rend l'établissement dudit port de Marly entièrement inutile contre l'intention de sa majesté. » (Archives nationales P 2240 A)

« À peine de 500 livres d'amende », le commerce rejoint Marly-le-Port.

Des marchés sont passés entre négociants, mariniers, voituriers... Les archives des notaires de l'époque, à Versailles, en gardent mémoire.

« Compromis entre Alexandre Bontemps⁽²⁵⁾ et le Sieur Guillois se faisant fort des Sieurs Sebert, Malident et Menneville, ses

associés dans la fourniture de pierres de Saint-Leu pour les Bâtiments du Roi passé devant Lamy, notaire à Versailles, le 19 juin 1699, approuvé par Monsieur Bloin et à la réquisition de ce dernier et au Sieur Guillois [...] d'une place contenant 95 perches de terre au port de Marly sur le bord de la rivière sur laquelle le dit Guillois et consorts ont fait élever et construire plusieurs bâtiments appliqués à plusieurs corps de logis, une brasserie, écurie, remise et grenier dessus, laquelle place et la cour étaient entre les dits bâtiments appartiennent à sa Majesté ». (Archives nationales 013872)

En 1704, grand remue-ménage sur le port à l'aménagement toujours très rudimentaire : Les globes⁽²⁵⁾, les énormes globes arrivent... ! Les envoyés de la Maison du Roi sont là, affairés aux préparatifs. Sa majesté Louis XIV est inquiète. Quels globes ?

En 1683, le Cardinal d'Estrées avait offert au roi, dont il voulait flatter le goût pour la science, deux sphères gigantesques de chacune douze pieds de diamètre représentant l'une la terre, l'autre le ciel, œuvres du savant géographe Marco Nincenzo Coronelli. En 1703, le Roi décide de les faire transporter à Marly et signale « qu'il fait accommoder à cet effet deux des derniers pavillons qu'il a construits » aménagement radical car le Roi a fait simplement éventrer lesdits pavillons pour y loger les globes.

Ceux-ci, une fois voiturés par eau jusqu'au Port de Marly, sont amenés à terre à l'aide de rouleaux, puis solidement échafaudés par des charpentiers sur des binards pour être amenés « en convoi exceptionnel » de la Seine à Marly. On referme sur eux la façade des pavillons. En 1715, les globes ne passionnant guère la Cour, ils regagnent Paris par processus inverse (pour en savoir plus, se reporter en annexe).



Les globes

(25) Alexandre Bontemps était le premier valet de chambre du roi. Intendant à Versailles de 1665 à 1701, confident et collaborateur intime du roi, « un des seuls, dit Saint-Simon, pour lequel le roi manifestât quelque affection ».



Un des deux chevaux de Coysevox, maintenant dans la salle Marly au Musée du Louvre.

C'est en usant des mêmes techniques que sera amenée, ... et démenagée la statuaire du Parc de Marly. Le 3 juin 1794, la Convention fait construire des fardiers pour le voiturage des chevaux de marbre, qui sont sur la terrasse de l'abreuvoir de Marly. Elle recommande d'arrêter la Machine afin de faciliter le transport.

Comment faisaient donc nos ancêtres si peu équipés en engins de levage et dans les conditions les plus difficiles pour soulever ces masses énormes ?

Un règlement et un notaire royal pour le port

TARIF des Droits que le Roy en son Conseil veut & ordonne être payez par les Marchands & Voituriers en execution des Arrêts du Conseil des 3. Mars & 5. Juin 1693. & Lettres Patentes de Sa Majesté des mois d'Avril 1693. Août 1695. & Mars 1724. expediees en consequence pour les marchandises qui seront amenees par eau & déchargées au port de Marly.

PREMIEREMENT.

SUR chacun muid de bled, avoine & autres grains de quelque nature qu'ils soient, vingt-quatre sols, cy... 1. liv. 4. f.
 Sur chacun muid de charbon de quelque qualité qu'il soit un sol, cy... 1. f.
 Sur chaque voye ou demie corde de bois à brûler trois sols, cy... 3. f.
 Sur chacun cent de fagots ou coterets un sol, cy... 1. f.
 Sur chacun cent de bois de charpente réduit suivant la coutume de Paris deux livres, cy... 2. liv.
 Sur chacun cent de bois de charonnage réduit dix sols, cy... 10. f.
 Sur chacun cent de bois de sciage réduit dix sols, cy... 10. f.
 Pour une voye de bois ouvrage en boissellerie dix sols, cy... 10. f.
 Sur chacun cent de bottes d'échalats dix sols, cy... 10. f.
 Sur chaque cent de bottes de foin cinq sols, cy... 5. f.
 Et sur chaque cent de bottes de paille trois sols, cy... 3. f.

Faisant Sa Majesté défenses aux Adjudicataires ou à ceux qui seront préposés pour faire la Recette desdits Droits de prendre & exiger plus grandes sommes que celles contenues au present Tarif à peine de concussion.

F A I T & arrêté au Conseil Royal des Finances tenu par Sa Majesté à Versailles le vingt-huitième jour de Mars mil sept cens vingt-quatre. Signé, L O U I S; Et plus bas, P H E L Y P E A U X.

Les Lettres patentes de 1724 (voir ci-contre) établissent les tarifs des marchandises amenées au port.

En 1727, une « ordonnance en onze articles » du Bailli de Versailles⁽²⁶⁾, lieutenant général de police, sert de règlement au port.

Il est prescrit [...] de laisser un chemin de 4 toises au bord de la rivière. Il est interdit [...] de laisser des voitures stationner au bord du « grand chemin », de faire des chargements de nuit. L'essentiel des marchandises transportées consiste en bois, foin et grains. Le salaire des porteurs est fixé à 3 sols le setier d'avoine et 2 sols le setier de blé. Enfin interdiction est faite aux marchands et mariniers de démolir leurs bateaux ailleurs que dans le pré de la commune réservé à cet effet.

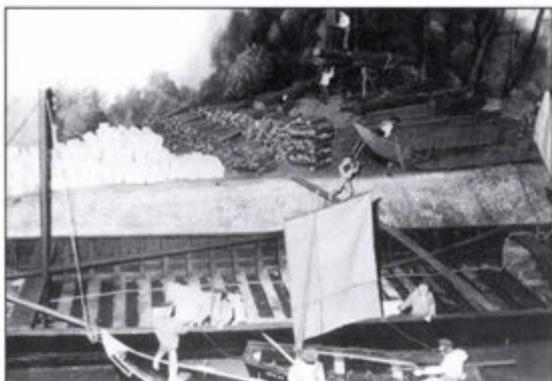
Cette ordonnance n'a rien de spécifique concernant le Port, ces mêmes articles réglementaient le commerce fluvial en général. Ce qu'il faut en retenir, c'est la reconnaissance de l'importance de l'activité portuaire et de son intérêt pour la région.

À l'époque citée, sur le port, Antoine Hémont et François Rousset déchirent des bateaux, ils sont marchands de bois de bateaux.



Extrait d'une carte générale du Parc de Marly et de ses environs. Bourgaut et Matis arpenteurs du Roi. Tirée en 1714

(26) Le bailli était l'officier chargé de rendre la justice au nom du roi. Nous faisons partie du bailliage de Versailles.



(Photo Musée Batellerie)

Chopine⁽²⁷⁾ est le scieur de long d'Antoine Hémont. Joseph Michel, marchand plâtrier, achète le bois pour chauffer ses fours à chaux⁽²⁸⁾.

Le Roi Louis XV « ayant été informé que le commerce qui se fait à ce port pour l'approvisionnement de la ville de Versailles et pour celle de Marly était considérable, y établit par lettres patentes du mois de janvier 1731 un notaire royal dans la paroisse de Marly pour l'expédition des affaires tant de toute la Cour que des habitants de ce port et de Marly même.

C'est en quelque sorte le prolongement logique de l'ordonnance précédente de 1727.

De Marly-le-Port à Port-Marly



Notre Église, d'abord Chapelle Royale a acquis son statut de paroisse indépendante en 1785.

Le 17 décembre 1785, un événement attendu agite les habitants du port (on en compte environ 776 à ce moment). Depuis que Louis XVI en personne a posé la première pierre de la Chapelle qui porte son nom, ils ne rêvent que d'une paroisse indépendante. C'est chose faite aujourd'hui sous l'impulsion de leur premier curé Lemoyne qui, par voie d'huissier, a signifié à Marly la séparation des deux paroisses.

Un vent de liberté semble dès lors passer sur le village et, le 14 avril 1789, les habitants du port, ignorant la tutelle de Marly, rédigent leur propre « Cahier de plaintes, de doléances et remontrances ». L'essentiel de leurs réclamations concerne le port, son aménagement, les taxes et le coût des marchandises, le déchirage des bateaux.

Interprétant à leur profit les lois de l'Assemblée Nationale de novembre à décembre 1789⁽²⁹⁾, et à l'exemple de Paris qui s'est proclamée commune dès le 14 juillet, les habitants du port élisent leur premier maire, Étienne Vénard⁽³⁰⁾, le 20 février 1790.

Marly-le-Port est devenu commune du Port-Marly. Sans doute, l'identité propre des activités portuaires avait-elle sauvé l'autonomie du village qui, sans elles, ne serait resté qu'un faubourg de Marly.

Vont suivre des années difficiles pour la jeune municipalité. Difficiles, elles le furent pour toutes les villes et tous les villages de France, mais plus encore pour les habitants du port, dont le commerce va être ruiné par le départ de la cour de Versailles et de Marly.

(27) Chopine, est-ce un qualificatif issu de l'ancien français « homme brutal », qui indique son origine du centre de la France, ou le surnom peu glorieux de celui qui aime boire ?

(28) C'était un fait courant. Le sous-sol calcaire du Bassin Parisien fut partout exploité. Des carrières de calcaire étaient exploitées au port dès le XVI^e siècle, on chauffait la pierre dans des fours pour obtenir de la chaux. Nous le verrons dans un prochain « Carnet d'histoire ».

(29) Loi du 12 novembre 1789 décrétant qu'il y aurait une municipalité dans chaque bourg, paroisse ou communauté de campagne...

(30) Étienne Vénard, marchand chauxfournier, avait été élu préalablement syndic, le 5 septembre 1789.



Le boulanger, la boulangère et le petit mitron sont ramenés à Paris le 6 octobre 1789

En effet, les 5 et 6 octobre 1789, le peuple de Paris était venu chercher à Versailles pour les ramener dans la Capitale « le boulanger, la boulangère et le petit mitron »⁽³¹⁾. Cela n'avait donné de pain à personne, encore moins aux habitants de la Commune, que la nécessité conduit à dévaliser une charrette de blé sur le port.

La guerre que la France va devoir soutenir dès avril 1792 aggrave la situation. Tous les approvisionnements sont sévèrement contrôlés et soumis aux lois sur les réquisitions. L'armée a besoin de chevaux, de foin, de paille...

L'an mille sept cent quatre-vingt-douze, quatrième de la Liberté et premier de l'Égalité, le vingt-deuxième jour de septembre⁽³²⁾, le citoyen Hubert, garde - magasin des fourrages des subsistances militaires⁽³³⁾, invite la municipalité à vérifier et juger la qualité du fourrage en magasin.

Deux commissaires élus du corps municipal se rendent donc aux « magasins » de la Grange et à celui du bâtiment du Canon pour contrôler soixante milliers de moules de foin et quatorze à quinze milliers de moules de paille. Duquermoy, commissaire, constate qu'un tiers est propre à faire le service, le reste passable ou avarié à cause de la pluie continue.

C'est par ce rapport que nous apprenons la présence d'entrepôts du port - ce qui est logique, somme toute. Mais où les localiser ?

On peut situer la Grange en aval du port.

Quant au bâtiment du Canon, son nom même est une énigme.

Camille Piton suppose une manufacture d'armes sur la seule foi de la mention sur les registres de Marly du décès, le 22 juin 1705, d'une fille de François Plessis, « concierge à la manufacture de Canons ». En 1780, Nicolas Hémont, porteur de grains, est en même temps « concierge du chantier du Canon ». En 1818, un certain Lalande de Versailles est « propriétaire du bâtiment du Canon ». On y transporte alors du *charbon de terre empilé le long du mur du jardin et de l'avoine entassée dans le grenier*, il est donc devenu entrepôt et est fermé par une porte cochère.



« La misère des habitants est extrême... », écrit le Maire

La colère

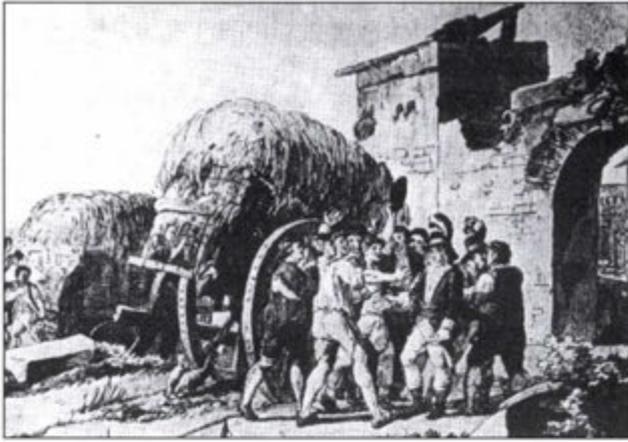
La pénurie de vivres, la misère, les bouleversements politiques génèrent dans la commune une période agitée de menus vols, suspicions et dénonciations de toutes sortes, justifiées ou non.

« • *La Haye fils accuse Marlin Boulanger d'avoir volé huit bardées de bois à un marinier normand.*

(31) Le roi Louis XVI, la reine Marie-Antoinette et le Dauphin, qui mourra au Temple.

(32) La République a été proclamée la veille, après la victoire de Valmy. Les actes publiés portent la date de l'an Ier de la République.

(33) Autre temps et même fonction. Le citoyen Hubert était auparavant « garde magasin des fourrages du Roy ».



- *Le citoyen Verniajoux vient avec une brouette enlever du fumier que Pierre Baguelin avait laissé sur le port. Surpris, il vide la brouette dans un tas de planches de Gouvion... puis il revient en cachette avec des paniers...*
- *C'est aussi l'enfant Cornabat qui vole des cordées de bois dans l'entrepôt. »*

La fébrilité atteint son paroxysme le 20 octobre 1793. Le conseil général (équivalent de notre conseil municipal), conformément à la loi relative au maximum des salaires, a fixé :

- *la journée de l'homme, 11 heures de travail, employé dans le chantier sur le port = 2 livres ;*
- *la journée de la femme, 11 heures de travail, employée dans le chantier sur le port = 1 livre 2 sols...*

Le maire Jaud et ses officiers municipaux se transportent sur les différentes places de la commune pour lire l'arrêté, mais sont continuellement interrompus, et même conspués.

- *Pierre Nicolas Gontier arrive comme un furieux pour contraindre le maire de lire une pétition des débardeurs.*
- *Jonas le Franc (porteur de grains) dit que les municipaux sont des coquins et lance d'autres injures plus grossières.*
- *Invectives reprises par les citoyens La Haye et Nicolas Hémond fils qui, eux, montrent le poing.*

Les débardeurs manifestent hautement leurs intentions de ne pas obéir à la taxe (sur les salaires), de ne pas travailler ni souffrir qu'autres qu'eux puissent faire les travaux du port.

Le grand règlement du port

Passée cette période révolutionnaire troublée, les affaires reprennent. Le port s'étend maintenant depuis les pâtures de Saint-Germain⁽³⁴⁾ jusqu'au chemin de Prunay (c'est-à-dire à la limite de Louveciennes). Un nouveau règlement s'impose (le précédent datait de 1793).

Est-ce par crainte de mouvements de grève et de la sédition contestataire encore proche dans les mémoires, qu'il est bien précisé que :

« Tout ouvrier qui aura refusé de travailler sera privé d'ouvrage pendant huit jours, en cas de récidive pendant un mois, et s'il tombait dans la même faute une troisième fois, il serait rayé du tableau des ouvriers ».

Depuis des années, de nombreux différends s'élevaient en effet entre ouvriers et marchands concernant le paiement des prestations fournies. Aussi, sur invitation du Préfet, le conseil municipal, présidé par le Comte de Montcabrié, maire, se réunit-il plusieurs fois, entre le 19 août et le 5 septembre 1818, pour refaire « **le règlement relatif à la police et commerce des travaux des ouvriers bardeurs et débardeurs du port** ».

Sous l'autorité et l'arbitrage de la municipalité, c'est une sorte de commission

(34) Par arrêt du Conseil d'État, en 1687, le roi Louis XIV avait supprimé le droit de pâturage des bestiaux en forêt de Saint-Germain-en-Laye. Les habitants de Saint-Germain furent indemnisés au moyen d'une prairie commune de 40 arpents à prendre au bout de la prairie du côté de Marly, venant vers le Pecq, pour deux cent cinquante bêtes. En 1781, pour donner plus d'extension au port, on modifie le tracé du chemin entre le port et le Pecq, et on autorise le dépôt provisoire de marchandises sur le terrain dégagé. Devenus ensuite propriété des Domaines, ils furent, ainsi que les terrains plus en amont, vendus à des particuliers. Transformés de 1903 à 1969 en golf, ces terrains du bord de Seine sont maintenant occupés par le Centre Culturel et Sportif Saint Exupéry - Hélène Boucher, puis plus en aval par le Complexe des Pyramides (qui occupent donc les quarante anciens arpents des Communs de Saint Germain).



Alfred Sisley - La Terrasse de Saint Germain - 1870 - communiqué avec l'autorisation de la Walters Art Gallery de Baltimore (U.S.A.)

La vue s'étend depuis le coteau des Montferrands au premier plan avec ses vergers fleuris sur l'alignement de la Terrasse de Saint Germain au fond. Au centre en avant du pont du Pecq, la ligne blanche du Ru de Buzot marque la limite entre Le Pecq et Le Port Marly. A partir du Ru et en remontant le fleuve s'étendait les quarante arpents de prairie commune de Saint Germain.

paritaire où siègent négociants et ouvriers du Port, accompagnés par leur syndic. Le garde-port Larchevêque est également convoqué.

D'un côté, les marchands de plâtre : Jean Louis Bailly⁽³⁵⁾, Jean Philippe Robert Berton⁽³⁵⁾, Louis Meunier, Benoit Descamps ; et les marchands de bois et de charbon de terre : Jean Baptiste François, Denis François Gouvion, Elie Nicolas Trabé⁽³⁵⁾, la veuve de Pierre Antoine Caron⁽³⁵⁾ et Goutt, représentant Monsieur Lalande de Versailles.

De l'autre, cinq représentants des ouvriers : Gilles Jonas Lefranc (1747-1824), porteur de grains. C'est le Gilles Jonas de 1793, il a maintenant 71 ans et le temps n'a pas calmé son ardeur à défendre le métier ;

Jean Louis Jardin - Nicolas Gontier, journalier, 53 ans - René Boblon, 44 ans - Jean Louis Seret, 46 ans, journalier également (c'est le seul qui sache signer).

Le syndic des ouvriers François Thomas Gontier, voiturier, 46 ans.

Il est intéressant de mentionner leurs âges. A une époque où l'espérance de vie est limitée, les cinq ouvriers peuvent faire figure de « vétérans ». Mais ces hommes, issus des vieilles familles du village, sont endurcis à la tâche et sauront défendre leurs droits.

(35) Jean Louis Bailly, fils de Jean, maire en 1791. Jean Philippe Robert Berton, fils de Philippe Robert, maire en 1791. Nicolas Elie Trabé, c'est son fils qui sera maire entre 1863 et 1870. Pierre Antoine Caron, également maire en 1790. Nous sommes donc entre « notables ».



Mesure du bois

Les pourparlers durent plus de quinze jours. Après de multiples transactions, des accords sont conclus sur les salaires à accorder pour le bardage ou le débardage des marchandises en fonction de leur nature, de leur conditionnement, de l'éloignement du port, du mode de transport ou des manipulations à effectuer. Transcrire ici l'intégralité des tarifs et des conditions délibérés - qui précisent les plus infimes détails - remplirait la moitié de notre « Carnet ».

La diversité des marchandises transportées donne une idée de la densité du commerce local. Les énumérer est un plaisir que nous allons partager, il nous faudra décrypter leur conditionnement ou les mesures employées.

Pour unifier les différents systèmes de poids et de mesures, véritable casse-tête qui engendrait des difficultés majeures pour le commerce, la Convention avait bien instauré le système métrique en 1791. Il avait même été rendu obligatoire en 1799. Mais les anciennes mesures avaient la vie dure et, en 1812, l'utilisation de mesures transitoires fut autorisée. Pour essayer de vous y retrouver, reportez-vous en annexe, une petite nomenclature vous y aidera ! En attendant mesures ancestrales et nouvelles se combinent allègrement. Les prix eux sont exprimés en francs.



Les jaugeurs de vin

Charbon de terre par « voye » ou 15 hl	1,50
(pour le chantier du canon)	2,00
Plâtre par 100 sacs suivant distance de la plâtrerie	12 à 18,00
Moellons ou cailloux de meulière le m ³	0,65
Pierre dure ou grès, le m ³	0,70
Briques par mille avec enrainage le mille	1,50
Tuiles de grand moule	1,50
petit moule empilés à 5 pieds	1,25
Ardoises - grand moule avec empilage à hauteur d'homme	0,60
- s'il faut les compter	+ 0,15
- petit moule et quartlette (2000 pour 1000)	0,60

Du bois sous toutes formes :

Cotterets « grands picards » ou petits fagots, y compris enrainage - par 1000	4,00
Solives en bois de charpente équarri ou en grumes 100 décastères	10,00
Bois de corde empilé à la hauteur d'une corde 1/2 ou 7 pieds 3 cordes de rivières ou 4 cordes de bois court	4,00
Lattes par 100 bottes avec enrainage	
Échalas par botte de 100 enrainage à 6 bottes	3,00
Des planches réduites suivant l'usage marchand, par 100 à 6 pieds de hauteur	
Train de bois composé de 18 coupons de bois flotté à brûler	

pour le tirer du 1er avril au 1er octobre	30,00
en hiver	36,00
pour le charger à la bonne saison	9,00
en hiver	12,00
Bois de sciage ne pouvant excéder 12 m de long sur 5 de large, en bois dur	18,00
en bois tendre	12,00

Grains

Avoine ou blé par setier y compris le mesurage dans le grenier du Canon	0,20
Farine par sacs	1,25
Foin et paille par balles, le 100	0,25
ou Canon y compris tassage	1,30

Salaisons par barils ou feuillettes de 300 livres fumés de morue, hareng, maquereaux	0,15
Baril de 350 langues de morue ⁽³⁶⁾	0,15
morue fumée	
en « vraque » (sic) par 68 poignées	0,65

puis vins, cidre et autres barillages suivant jauge	
14 Orléans ou Macon	0,15
feuillette de 18 veltes ou 140 litres	0,25
Macon, Orléans ou autre jauge	0,30
jauge d'Auvergne	0,40

Huile, par pièce de 60 à 78 veltes	0,80
par pièce de 20 à 30 veltes	0,30
Sucre, cassonade, café, sel en sac, le sac	0,50
Sel en sac ou « en vraque »	
Savon, 1/2 caisse	0,10
Vitriol par litre ⁽³⁷⁾	0,15
Goudron, papier, tôles, chiffons, soude, potasse	
Bois de teinture en sacs - par 1000	0,50



Les porteurs de sel

Il n'y a pas de cargaison spécialisée. Chaque bateau contient un peu de tout, et il est parfois nécessaire de déplacer une partie des marchandises pour arriver au produit désiré.

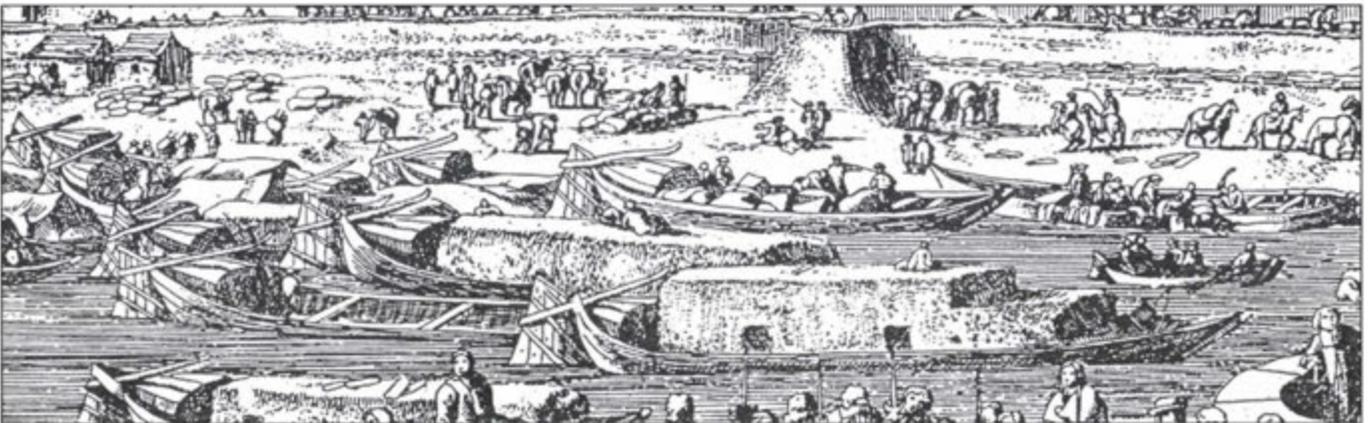
(36) Il doit s'agir plus probablement de filets de morue.

(37) Vitriol, nom vulgaire de l'acide sulfurique. Le début du XIX^e siècle marque la montée de la grande industrie chimique. Le procédé Leblanc pour la fabrication de la soude artificielle crée une demande inconnue jusqu'alors d'acide sulfurique bon marché. De 1750 à 1850 environ, cet acide, appelé aussi glacial ou fumant est employé dans l'industrie de la teinture (dissolution de l'indigo) ou le blanchiment des toiles.

Ce fret qui arrive, il faut le décharger, le répartir dans les différents chantiers de négociants locaux ou les chariots de marchands des communes voisines qui viennent s'approvisionner. Pendant ce temps, d'autres marchandises arrivent « voiturées par terre », qu'il faudra aussi vider et charger dans les bateaux ou entreposer sur le port.

C'est « chacun son tour », après qu'on ait pris un numéro d'inscription et réclamé le nombre d'ouvriers nécessaires. Les « voituriers par terre » attendent : ils ont encore tous en mémoire l'accident survenu récemment. Jean-Claude Journet, commis au chantier de bois à brûler vient de mourir « d'une fracture du temporal gauche par l'effet d'une chute occasionnée par le renversement de la voiture suspendue sur laquelle il était monté. »

Fermons les yeux et essayons d'imaginer sur notre bord de Seine cette activité, ces allées et venues continues de la Chaussée aux bateaux, l'encombrement de la rivière, bateaux et trains de bois flotté mêlés, les appels des mariniers, le grincement des charrettes, les cris des animaux, les encouragements des charretiers (Hue cocotte, la côte est dure !), le crissement lancinant des passe-partout des scieurs de long. La marmaille ne manque pas d'y ajouter ses criaileries turbulentes.



Imaginons, le port...
(port Saint-Nicolas
à Paris, document
F. Baudoïn)

Le cabaret « A Saint Nicolas »⁽³⁸⁾, en face du port, est rempli de négociants qui concluent leurs transactions. Les débardeurs cherchant un réconfort dans la piquette locale, les compagnons de rivière ne sont pas en reste !

Les hommes mènent les animaux à l'abreuvoir tout proche - attention ! pas plus de trois chevaux par homme âgé de plus de dix-huit ans. Dans l'eau fraîche, les chevaux des attelages d'eau et ceux des voituriers par terre, mêlés, se baignent et se désaltèrent.

A l'écart, deux frères Hémont, Louis-Jean et Pierre-Louis, tous deux mariniers, fils de Louis Benoit et Madeleine Lepage, mariniers également, heureux de se rencontrer après s'être parfois hélés de bateau à bateau entre Compiègne et le Port. Une petite Emélie vient de naître que Louis Jean s'est hâté de faire baptiser en cours de route.

(38) Allez retrouver le « À Saint-Nicolas », actuellement présenté sur le chemin des Impressionnistes, rue de Paris. C'est l'actuel Brazza.

feront inscrire les déclarations par ordre de date, avec numéros d'ordre.

Le Maire ou en son absence, son adjoint, leur délivrera un permis qui vaudra le même ou ils pourront faire leur déclaration.

Les bateaux et voitures ne pourront charger ou décharger que les uns après les autres, et suivant l'ordre de date des déclarations, sans les cas d'urgence.

aucun bateau ou voiture ne pourra tenir l'appont après son chargement ou déchargement à cheval; le propriétaire ou le conducteur sera tenu de se remonter ou de lâcher suivant les circonstances, et de l'ider l'appont à celui qui doit charger ou décharger après lui.

Le Maire, et à son absence, son adjoint, est juge des cas d'urgence; ses décisions seront provisoirement exécutées, sans appel, qui pourraient avoir à s'adresser au préfet.

Le forain du port étant consacré exclusivement aux besoins du commerce, et l'intérêt de la commune étant de favoriser les étrangers, en cas de concurrence pour un emplacement entre un marchand forain, et un marchand domicilié dans la commune, le forain aura la préférence.

Les travaux du port appartiennent essentiellement aux marchands, Mariniers, ou propriétaires des marchandises qui y arrivent.

Le Maire, et en son absence, son adjoint, est juge des différends qui peuvent s'élever entre eux; et les ouvriers qui n'ont pas d'employeur.

Police.

Les ouvriers du port marly feront inscrire sur un registre ouvert à cet effet, chez le Maire de la commune.

pour être admis à travailler sur le port comme ouvrier, il faudra être muni d'un permis du Maire, et être au port marly, ou y être domicilié depuis au moins un an, et être âgé de seize ans, au moins.

Les ouvriers porteront une médaille sur laquelle sera gravée - ouvrier du port marly.

un syndic sera nommé par le Maire pour être le chef des ouvriers, le choix devra être soumis au préfet. Le

Un vent surnois égratigne les grands tas de plâtre « en vrac » et saupoudre les alentours. Avec un han ! sonore, un bardeur, Jacques Fédéré Marlin, né pendant la Révolution qui lui a donné un prénom, cale un sac de blé sur son épaule ; un autre, Louis Désiré Lefranc, le fils de Gilles, souffle en lâchant le sien.

Les ouvriers du port sont tous là. Le métier est dur, la berge glissante, la gambrai⁽³⁹⁾ si étroite ! Il faut bien travailler quand l'état de la Seine permet la navigation...⁽⁴⁰⁾ et sous peine de renvoi, on ne peut refuser la tâche désignée.

Conformément au règlement, ils portent une médaille sur laquelle est gravé « **ouvrier du port** ». En effet n'y travaille pas qui veut. Il faut être inscrit sur un registre, avoir un permis, être né au Port-Marly ou y être domicilié depuis un an. Gontier, le syndic, est là qui surveille son monde, le travail de chacun, car c'est lui qui reçoit les salaires des ouvriers et leur en fera la distribution journalière.



Le bruit lancinant des scies
(Photo Musée Batellerie).

(39) La gambrai relie le bateau à la berge.

(40) Nous l'avons vu, la Seine ne permettait parfois que 6 mois de navigation annuelle.

Quand on veut trop bien faire !



Les femmes bardaient encore au début du XX^e siècle, comme à Dunkerque. Ici, elles chargent des tuiles à destination de l'Angleterre.

C'était certes un règlement complet qu'avait cautionné le conseil municipal du Comte de Montcabrié. Mais il était en contradiction flagrante avec la loi du 17 mars 1791 sur la liberté du commerce : illégaux les tarifs minutieux imposés par l'administration communale, illicite l'interdiction d'employer des étrangers, irrégulière toute une foule d'autres dispositions de détail.

Quand en 1835, les ouvrières du port se présentent, comme une volée de moineaux, il est vrai, pour la décharge d'un bateau en proposant elles-mêmes leurs services aux commerçants, le préfet condamne le désordre et la bousculade qui « occasionnent souvent des pertes aux marchands surtout lorsqu'il s'agit du débarquement de marchandises casuelles », mais leur donne raison sur le fond.

Mais à qui appartiennent les terrains du port ?

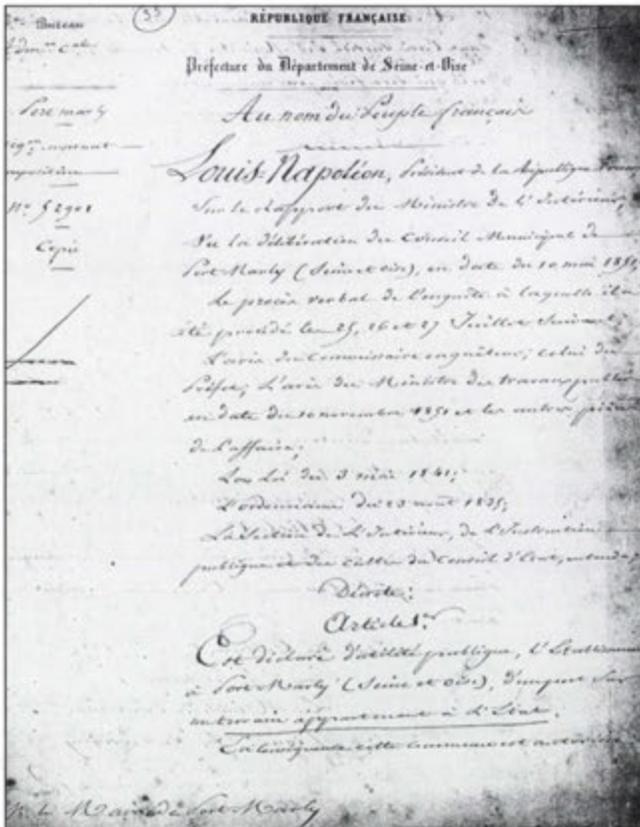
En 1832, afin de procurer à la commune des ressources indispensables à une population en majorité ouvrière, le conseil envisage de louer par lots une partie des terrains du port.

Mais l'Administration des Domaines revendique le territoire comme propriété de l'État et souhaite même le mettre en adjudication publique.

Le 22 janvier 1833, le conseil municipal est réuni, les dix citoyens les « plus imposés » de la commune sont obligatoirement convoqués (puisque toujours sollicités dans ces occasions) pour délibérer de l'opportunité d'acquérir les terrains.

- « Doucereux » - Atrichelly, propriétaire (un des plus imposés) fait remarquer que de « temps immémorial » ce terrain sert de port à la commune... qu'elle doit donc en être propriétaire !

Fac similé
Louis Napoléon

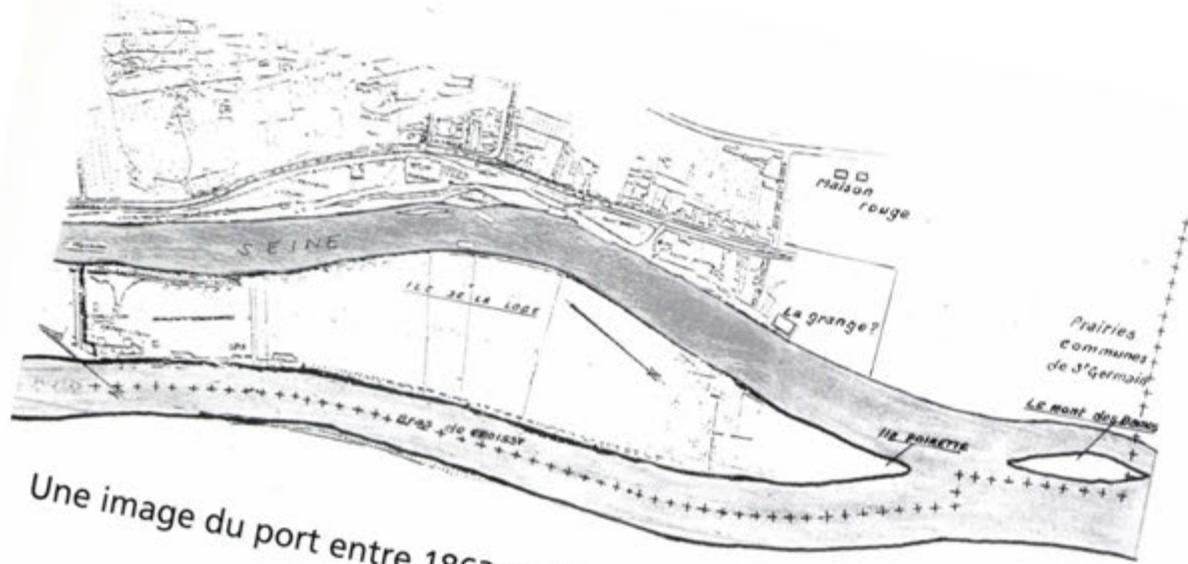


• « Innocent » - Un autre conseiller : la loi du 10 juin 1793 ne porte-t-elle pas que les places, les rues, les quais et les promenades publiques font partie des biens communaux.

• « Un va-tout » - La commune peut fort bien mettre opposition à la vente...

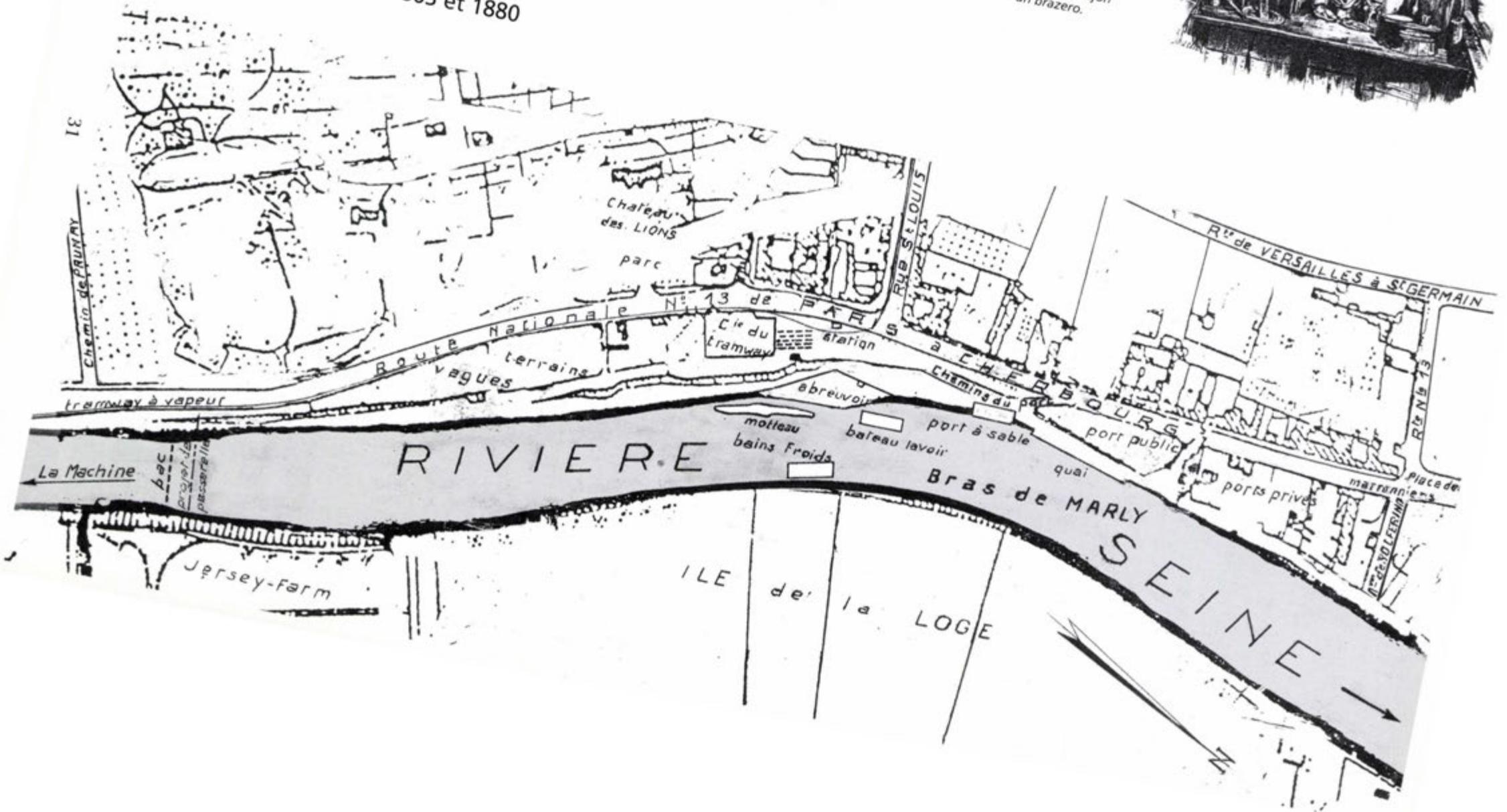
• « Pondéré » - Le maire Henry Edouard Couturier : l'issue d'un procès est tout à fait incertaine d'autant que la Commune n'a aucun titre écrit à produire. Devant la menace d'une mise en adjudication, et le risque qu'un particulier puisse en tirer un bénéfice exorbitant, il vaudrait mieux traiter à l'amiable.

C'est ce sage avis qui prévaudra, et après l'arrêté d'utilité publique de Louis Napoléon, Président de la République (et futur Empereur) et à condition que les terrains acquis soient utilisés comme port, la commune de Port-Marly, en 1852, devient propriétaire d'un terrain domanial de 1 hectare 56 (sous réserve d'une servitude variable de halage). Les terrains vendus sont constitués de deux parcelles qu'en veine d'imagination l'on appelle parcelles n° 1 et n° 2. Celles-ci ne furent jamais vraiment bornées... ce qui réservera quelques surprises !



Une image du port entre 1863 et 1880

Lithographie humoristique de Bouchou extraite de « La caricature ». Dans la « travure », cabine d'une petite besogne, Madeleine fait frire un goujon sur un brazero.

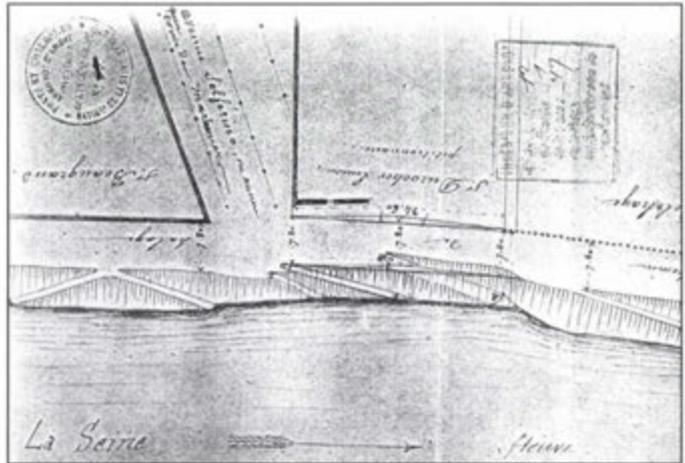




Place des marronniers

La partie la plus septentrionale signalée comme place des Marronniers avait été acquise en 1851 pour la somme de 600 francs. C'est à cet endroit que les bateaux étaient contraints de décharger par temps de glace. Le Roi Louis XVIII en avait donné la jouissance à la commune pendant la durée de son règne⁽⁴¹⁾. En 1822, elle fut autorisée à en couper les trente-huit peupliers d'Italie et à garder le profit de la vente, à condition de remplacer les peupliers par une nouvelle plantation (ce seront des marronniers) et à en faire une place publique.

Sitôt propriétaire des terrains du port, la commune veut faire prospérer son bien, car elle doit rembourser l'emprunt de 2 000 francs émis à l'occasion de l'achat du terrain. Elle reprend donc ses projets, de quelques vingt ans auparavant, de location du port par lots et le conseil délibère sur les droits de places et **les droits de stationnement des bateaux, à percevoir au profit de la commune.**



Avenue de Solférino

En effet, les deux lots acquis en 1852 sont de qualité d'accès inégale.

Le lot n° 1, partie septentrionale du port jusqu'à l'abreuvoir, réservé au dépôt de marchandises et aux marchands forains⁽⁴²⁾, est le plus favorable au commerce. Les droits de location et de places seront plus élevés : 12 centimes le mètre.

Le lot n° 2 correspond à la partie méridionale du port (celle en amont), de l'abreuvoir jusqu'au ponceau en face du château des Lions. La berge y est inaccessible en été et inondée l'hiver.

Le reste des terrains dit « terrains vagues » jusqu'à Louveciennes, peu approprié au trafic marchand, car au niveau de l'étiage, est considéré comme sans valeur.

Les prix de location descendront donc à cinq puis à trois centimes le mètre.

Aménagement d'un port public et d'un port à sable

Mardochee Sourdis, nouveau maire de Port Marly qui succède à H.E. Couturier, lance le projet d'aménagement du port pour pallier les inconvénients des basses eaux qui rendent difficile le transbordement des marchandises.

« Il fait valoir la situation excellente du port, un des plus anciens du littoral, l'économie de 38 kilomètres réalisée par les bateaux de houille venant du Nord

(41) Ce terrain faisait partie du domaine de la Couronne. La place sera donc baptisée place ou quinconce des Marronniers. Puis, calquée sur l'évolution politique, elle prendra le nom pompeux d'avenue de Solférino, après la victoire des armées sardo-françaises sur les Autrichiens, pour devenir place de la République, après 1875. C'est maintenant Marly-Village, 26, rue de Paris.

(42) Les marchands forains, c'est-à-dire ceux étrangers à la commune. On pensait qu'ils étaient d'un grand intérêt commercial. En 1818, ils avaient même droit de priorité.

à destination de Versailles, qui s'arrêtent à Port-Marly au lieu de se rendre au pont de Sèvres ; la préférence marquée des marchands pour le port plutôt que celui du Pecq, exigü et submersible. »

De plus, l'aménagement d'un avant-port permettrait une bonne exploitation du sable de la Seine...

Cette brillante perspective entraîne l'adhésion unanime des conseillers, le 8 novembre 1863, mais ne convainc pas l'ingénieur de la navigation qui émet un avis défavorable, considérant que de tels travaux sont inutiles sur un bras secondaire de la Seine. Une décision ministérielle approuve pourtant le projet et accepte la participation de l'État à hauteur de 50 %.

Un premier devis avait été estimé à 12 000 francs. Le montant est maintenant de 18 000 francs. Ôtez 50 % de francs de prise en charge de l'État, c'est la somme exorbitante de 9 000 francs pour les finances municipales que la commune doit couvrir le 21 août 1864.

« Le Conseil Municipal, après avoir sérieusement examiné la question qui vient de lui être soumise, ... se propose au nom de la Commune de fournir la somme de 9 000 F, par le moyen d'une émission d'obligations nominatives... »

— Noms des Donateurs —

Mémoires:

Sourdis, Maire	1 500	f	"	"
Rodrigues	1 500	"	"	"
Fréguet Adolphe	1 500	"	"	"
Chabé Adolphe	1 500	"	"	"
Lebel et Grosjean	1 500	"	"	"
Jules Jaud	1 500	"	"	"
Beaugrand	1 500	"	"	"
Dagornet	1 500	"	"	"
Gilbert	1 500	"	"	"
Crutty Joseph	1 500	"	"	"
Gagné - Lefranc	1 500	"	"	"
Total de la souscription	9 000	"	"	"

Les travaux comprennent essentiellement la construction d'un port soutenu par un mur en maçonnerie de 35,60 mètres, des mouvements de terrains et de rectification des berges sur 195 mètres en aval. Pour améliorer ce grand aménagement portuaire, on établit en 1864 juste en amont, un port à sable, destiné à l'entrepôt du sable extrait du lit du fleuve.

L'aspect industriel de cette

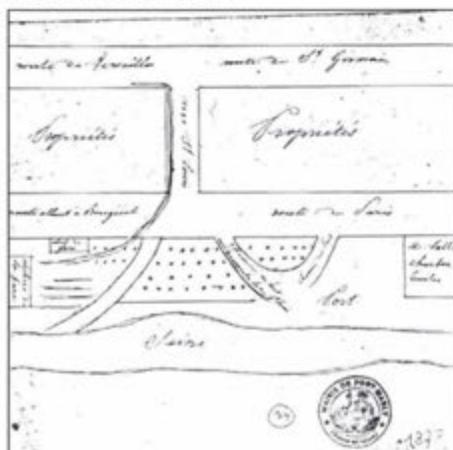
Sourdis, Maire, banquier - Rodrigues, propriétaire du château des Lions - Fréguet, blanchisseur rue de Versailles montrent l'exemple.

activité séduisit Alfred Sisley et lui inspira plusieurs tableaux en 1875.

Plus prosaïquement, la commune profite des taxes diverses qu'elle n'a pas manqué d'instaurer sur l'extraction, la vente et le transport du sable.

Permettons-nous une petite halte près du port à sable, pour évoquer plus longuement cette exploitation qui fut longtemps une activité spécifique du port, et une source de revenus non négligeable pour une commune toujours à court d'argent, les budgets de l'époque en témoignent.

Plan du port à sable



La morphologie particulière du lit du fleuve au niveau du village montre une zone de hauts-fonds sablonneux qu'augmentent encore les dépôts dus au brassage de la Machine. Des bancs de sable gênent la navigation et rendent difficile l'accès au port même.

Doublement utile donc, le dragage du sable dégage et

Tiré de la rivière, le sable est entassé sur l'avant port. Une rampe double en permet l'accès



Le chemin double d'accès au port, conçu au départ pour faciliter la perception des droits de péage, devient au contraire une occasion de fraudes. Ni vu ni connu, on repart bien vite pendant que le préposé a le dos tourné. Aussi en 1878, le conseil municipal décide-t-il la suppression d'une des deux rampes. Certains, arguant de l'affluence de véhicules, s'y opposent, alimentant une chronique digne de Clochemerle, où la loyauté n'est pas toujours au service de la démocratie. Des pétitions circulent, le conseil se défend, le Préfet intervient, les gens commentent en empruntant la promenade des tilleuls toute neuve. Bion, le nouveau maire en 1878, nous révèle la cause de cette opposition farouche menée par Trabé, ancien maire, et Raveneau, son adjoint. Guidés par la rancœur tenace d'avoir échoué aux élections, ils ont entraîné avec eux parentèle et amis sûrs.

La fameuse rampe est finalement supprimée et nivelée. Le port à sable en est légèrement agrandi et directement relié au grand port.

Le nivellement du chemin supprimé permet de raccorder **le terrain de la gare du tramway** en face de l'abreuvoir **et l'allée des tilleuls** déjà aménagée pour une promenade continue.

Cette promenade avec sa double rangée de tilleuls, vous la connaissez. Tout charme envolé, elle ne sert malheureusement qu'au stationnement des voitures.

En ce qui concerne la gare du tramway, quelques explications sont nécessaires et demandent un léger retour dans le temps pour évoquer l'Histoire des transports à Port-Marly.

Pensant en être propriétaire, la commune avait loué en 1856, *au Chemin de fer américain ou « chemin de fer sur route » pour y construire une station, un terrain entre la route impériale n° 13 et la berge de Seine au droit de la maison de Monsieur Couturier formant l'angle de la rue Saint-Louis*⁽⁴⁵⁾.

Ce terrain se situait entre les parcelles n° 1 et n° 2 dont le bornage était assez flou. La commune l'avait fait aménager à ses frais. Aussi quelle ne fut pas sa déconvenue quand l'État le vendit, en 1884, à la Compagnie du Tramway à vapeur (progrès aidant, c'est le successeur du Chemin de fer américain).

Par ailleurs, le conseil municipal avait approuvé, en 1860, la location à monsieur Proust concessionnaire de la ligne Rueil - Port Marly, *d'un terrain nécessaire pour construire une remise destinée à abriter les voitures du Chemin de fer américain, ladite portion de terrain devant être prise dans un terrain vague appartenant à la Commune et situé entre la Route Impériale n° 13 et la Seine.*

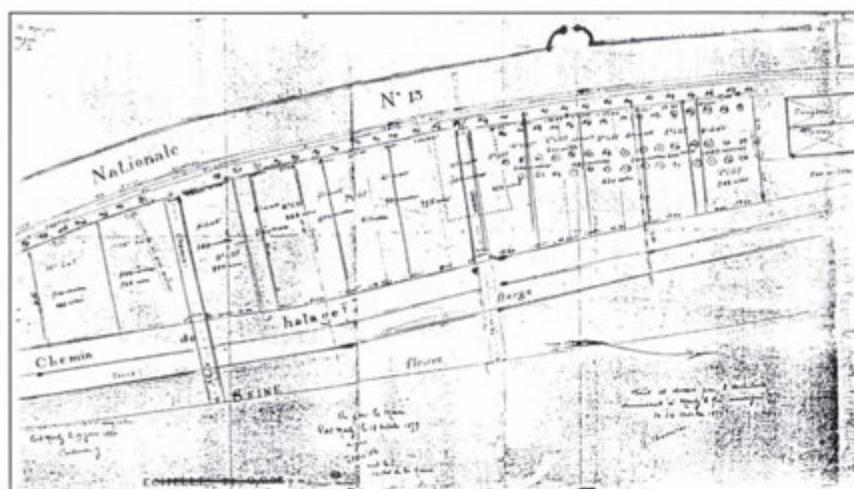
Les terrains vagues en amont du port

Il restait en amont du port, de la gare du tramway jusqu'à Louveciennes, une surface irrégulière submergée à la moindre crue : les terrains vagues. La commune avait demandé, en 1870, l'abandon, à titre gratuit, de ces terrains domaniaux en amont des parcelles acquises en 1852. Déjà à ce moment, elle avait été autorisée à effectuer sur ces terrains vagues des remblais, à condition évidemment qu'ils ne constituent pas un empêchement à l'écoulement des eaux de la RN 13.

Une commission préfectorale est bien obligée de constater, en 1874, le peu de soin apporté à cet aménagement. Les remblais mal répartis ne protègent pas

(45) Nous pouvons constater que les notions cadastrales demeuraient assez imprécises, et rendent parfois difficiles l'identification des parcelles du territoire communal. La maison de Couturier, c'est l'auberge « À St Nicolas ». Le terrain fut racheté par la commune, en 1949. Subsiste de l'épopée du Tram, que nous raconterons, le hangar désaffecté du dépôt d'autobus, rue de Paris. Le terrain entre les deux parcelles fut acheté par la commune en 1942. Le terrain loué en 1860 est devenu propriété de la RATP, en 1884.

de l'action de l'eau, ils n'ont été ni pilonnés, ni stabilisés, l'engazonnement préconisé n'a pas été réalisé. Des « atterrissements » se produisent, dangereux pour la navigation.



Plan de lotissement. Les souhaits du Conseil Municipal ne se réalisèrent pas, car, en fait, ce furent les gros propriétaires de la Commune qui firent l'acquisition de 1, 2 voire plusieurs lots.

Juste au-dessus du port, l'abreuvoir, aménagement indispensable pour permettre aux animaux de se désaltérer, s'est peu à peu envasé. La commune en demande le comblement. L'accord lui en est donné, à condition que les terres provenant des fouilles du viaduc de Marly soient utilisées en priorité pour compléter le remblaiement des berges jusqu'à Louveciennes, l'abreuvoir sera nivelé ensuite.

Une fois effectués, le rehaussement et la consolidation des berges, la proximité de la gare, donne une plus-value aux terrains vagues. Ils ne sont pas utiles au trafic commercial, la commune souhaite donc les aliéner par petits lots, espérant ainsi attirer de nouveaux habitants.

Un plan établit un lotissement de treize parts occupant une surface totale de 9 714 m².

Une nouvelle image

À l'époque charnière de la fin du XIX^e siècle, que devient l'activité marchande du port, le transport de fret ayant évolué vers le rail et la route ?

Dès les années 1860 avaient disparu les grands tas de plâtre qui encombraient le port à destination de Versailles, le transport s'effectuant plus facilement par chemin de fer d'Argenteuil à cette ville. De même c'est sur la ligne Paris-Rouen que voyageaient les tonneaux de vin. Nous sommes bien loin de l'agitation qui avait régné lors de l'aménagement des châteaux et parcs royaux et des échanges infinis que gérait le règlement de 1818.

Le port revient à une vocation première : matériaux de construction, bois, charbon.

<i>Commune du Port en 1884 (rapport de la navigation)</i>	Tonnages	
	en chargement	en déchargement
<u>Port de Port-Marly</u> Bois du matériel de chemin de fer-chaux-cailloux, charbon de terre, sable, tuiles	995	4 208
<u>Port particulier de Monsieur Sallé</u> Houille, bois, briques		1 550
<u>Port de Monsieur Reynard</u>		520
<u>Port de Monsieur Brochard</u>		2 184

à 0,05 par tonne de marchandises et 0,20 par mètre cube de sable, les recettes communales s'élevaient à 259 francs, dont la totalité fut employée à aider les indigents.



Profitant d'un trafic fluvial réduit, bateaux-lavoirs et pontons de pêcheurs se mêlent aux chalands. En été, les enceintes de bain occupent les rives du fleuve.

Chaque autorisation de stationnement des établissements en question est assortie d'une mention que l'on peut juger bien négative pour la vie d'un port : « *Considérant que la navigation sur ce bras de rivière est presque nulle...* ».

En 1907, étant donné le peu d'importance des droits perçus sur le port communal, le conseil municipal décide de supprimer l'emploi de « préposé »⁽⁴⁶⁾.



Les cartes postales de la fin du siècle nous restituent un aspect quelque peu nostalgique des berges du port. Ce n'est plus la grande affluence, bateaux-lavoirs et pontons de pêcheurs se mêlent aux chalands

Le XX^e siècle

Des activités très ralenties se poursuivent. Quelques-unes méritent d'être rapportées.

1904 - Pour faciliter le transbordement des marchandises, Jardin fait installer une voie Decauville de 0,50 mètre, depuis le ponton sur la Seine jusqu'à son chantier.

Entre 1910 et 1915, le port reçoit les matériaux destinés à l'édification du Lycée de filles de Saint-Germain (Claude-Debussy) et ceux qui serviront à la construction du bassin du Service des Eaux de Versailles à Louveciennes. Le déchargement se fait à l'aide de grues mobiles. Plus tard, Gondard, marchand de charbon, établira en 1926 un pont aérien transbordeur. Ce ponton de béton, supporté par sept pylônes, était encore visible en 1992 avant l'aménagement des berges de Seine en promenade (6, rue de Paris).

Wagons Decauville, grues mobiles, pont transbordeur : c'est l'ère du progrès bien sûr et la fin du peuple débardeur.

En 1912, le conseil reçoit, avec intérêt, une demande de location du port. Un dénommé Malézieux veut décharger et faire évoluer des voitures, et une péniche doit stationner. Mais... Malézieux est entrepreneur de vidanges⁽⁴⁷⁾, ses voitures, ce sont des tonnes de gadoue et de matières venant de différentes communes, et sa péniche un bateau-citerne destiné à en recevoir le contenu, ceci en plein cœur de la rue de Paris (12 bis actuel).

Ô douce odeur qui indisposera tout le voisinage, d'autant plus que les robinets de certaines tonnes fuient ! Mais c'est une activité nécessaire, et malgré les

(46) À partir du règlement de 1853, ne sont pas évoqués les règlements qui se succédèrent. N'étaient plus envisagés que de menus changements de législation et augmentation des taxes s'entend, qui ne manquaient pas de donner lieu à nombre de mises au point de l'administration et contestations de la commune. Il faut avouer que celle-ci souhaitait même en percevoir un droit sur toute personne ne faisant que traverser le port !

(47) Contenus des fosses d'aisances.

réticences de la commune⁽⁴⁸⁾, elle est reconnue d'« utilité publique » par l'Administration, qui impose le renouvellement de la concession en 1923. Sous le nom de la SARP, le chantier fut repris par Ternois et Guinon, et déplacé à l'entrée de la rue de Paris.

Pendant la guerre 1914-1918, Ubinici, successeur de Jardin, et Noailles, marchands de charbon patentés, s'insurgent - en vain - contre la décision du conseil municipal de gérer lui-même l'approvisionnement de la Commune en charbon. En période de pénurie, tout risque de surenchère des prix est évitée, et on peut espérer en tirer un petit bénéfice.

Fâché, Ubinici démissionnera du conseil municipal. L'établissement Noailles fermera ses portes dans les années 1950.



1920 - L'entreprise de dragages industriels Goiffon et Jorre s'installe à la pointe de l'île, perpétuée par la firme Morillon-Corvol-Courbot depuis 1975.

1920 toujours - L'Économique, Société Anonyme de distribution de pétrole et d'essence, achète la place publique des Marronniers pour y installer un dépôt central d'essence en vrac. La société, l'année suivante, a beau embellir l'endroit avec quelques plates-bandes, elle demande en même temps de doubler la capacité des réservoirs.

Allain et Leduc, conseillers municipaux, veulent s'opposer à une extension qui accroît les risques de sinistre.

Non sans raison, car sinistre il y aura ! provoqué en 1940 par l'ouverture des vannes de la Standard Française des Pétroles pour empêcher l'armée allemande de s'emparer des stocks. Une vague de carburant en flammes engloutit les bateaux en stationnement !



Entreprise de dragage Goiffon et Jorre



Pêche artisanale et commerce fluvial réunis en une même photo. Collection particulière R. Ch.

1922 - C'est le « Grand Chantier du port » qui s'installe 16-18, rue de Paris. Agrandi, continué en 1928 par le CICM, centre de matériaux, puis devient CIMA. Cette dernière activité rue de Paris s'interrompt en 1993. Mais depuis longtemps, les matériaux n'arrivaient plus par voie d'eau, mais par gros camions encombrant l'étroite rue de Paris.

1926 - Un chantier original, qu'on s'étonne de ne pas avoir vu plus tôt, s'établit sur les berges du fleuve. Dans toute cette traversée de l'aventure du port depuis le Moyen Âge, il faudra attendre 1926 pour que

(48) À un conseiller municipal s'inquiétant du danger encouru par la population qui en respire les miasmes, l'administration répond que les hommes qui vivent quotidiennement sur le bateau sont en bonne santé. Peut-être, mais une certaine arrière odeur flotte toujours autour d'eux, qui les fait appeler - pardonnez-moi - « merdeux » par les Marlyportains. Certains en sourient encore !

s'installe un chantier naval, au niveau du 12 bis, rue de Paris (juste au-dessus de la péniche de vidanges, ce dont se plaindront sans cesse les ouvriers).

Remercions Monsieur Ch... qui y travailla avec son père de nous livrer ses souvenirs.

« Monsieur Guittard avait fait construire un atelier le long du chemin qui conduit à la Seine, un peu planté de travers sur la berge. On y fabriquait des canoës de plaisance et des propulseurs équipés de moteurs Fog. Les bateaux étaient ensuite exposés et vendus au Salon nautique, avenue de Neuilly. En face, le long de l'île, étaient amarrés un ponton mobile et une vingtaine de canots à voile qui pouvaient être loués. Quel pittoresque ces petites voiles gonflées de vent... ! »



L'atelier du chantier naval perpetua sa vocation batelière en abritant en 1947 les premiers bateaux du Rowing Club

Essai d'un moteur F06



Guittard ne réglant pas les montants de son bail, celui-ci est résilié par la commune et un huissier procédera en 1936 à la saisie des tours, fraiseuses, perceuses moteurs et aussi bureaux, fauteuils... et un lot d'enveloppes.

Ce fut, hélas, une belle occasion manquée d'animation du port, comme avortera de ce fait le projet d'établir un cercle nautique.

La commune récupère les terrains loués et les fait aménager en square planté de marronniers ; ceux-ci sont toujours là, majestueux en 1994.

Peu avant la guerre 1939-1945, le port envasé devient inutilisable.

Un paysage changé

Si une machine quelconque à explorer le temps pouvait ramener sur nos berges nos lointains ancêtres contemporains du grand commerce royal du XVII^e siècle, reconnaîtraient-ils les bords de leur rivière ?

En effet, la rivière n'a pas qu'une histoire naturelle, elle a aussi une histoire humaine. Dans les facteurs modificatifs du milieu fluvial, il faut compter sur l'activité de l'homme⁽⁴⁹⁾.

Le droit d'alluvionnage

Le fleuve transporte cailloux, graviers, sables et boues qu'il redispense sur son parcours. Les atterrissements et accroissements qui se forment ainsi successivement et imperceptiblement aux fonds riverains du fleuve s'appellent alluvions. Cet alluvionnage est un droit, reconnu par la loi et par la jurisprudence, qui profite aux propriétaires de terrains, à condition de respecter le marchepied de chemin de halage, conformément au règlement.

Le fait alimente évidemment de nombreuses polémiques et, en 1936, « neuf gros et vieux arbres encore sont en quelque sorte appelés en témoignage ».

« que [...] par actes authentiques en adjudication un terrain acquis en 1880 pour 985 m² a été revendu en 1896 pour 1 184 m², à C... en 1954 pour 2 200 m² et à D... deux ans plus tard pour 2 575 m² », concrétise un notable déplacement du fleuve favorable aux terrains en bordure.

(49) François Baudoin, op. cit.

Ce constat, en 1967, sert de base à la délibération du conseil municipal pour rectifier le cadastre. Nous n'irons pas plus loin dans le débat qui s'ensuivit, car l'acte de vente des terrains du port lui-même introduit une contradiction en désignant successivement le terrain comme « limité par le chemin de halage et plus loin » calculé jusqu'à la bordure du fleuve.

L'intervention humaine



Remblai des berges du Port établissant une promenade jusqu'à la station de tramways. A droite, la rangée des tilleuls



Les terrains vagues remblayés sont transformés en jardins

Isolé de la grande circulation fluviale, notre « mort-bras » est naturellement resté à l'écart des grands travaux de canalisation de la Seine. Les aménagements successifs depuis l'achat du port, en 1852, sans bouleverser son aspect originel, ont toutefois sensiblement modifié le profil de ses rives et le contenu du fleuve lui-même.

Pour pouvoir assainir et utiliser leurs terrains, les riverains avaient été amenés à les mettre hors d'eau, ou tout au moins à l'abri des hautes eaux normales de la période hivernale.

Cela avait été le cas de la Commune de Port-Marly dont le port, jadis au niveau de l'étiage, était submergé plus de six mois par an, et était en outre infecté par les apports du ru de Marly et ceux de l'égout communal.

Nous avons vu le grand aménagement portuaire de 1863 régulariser et rehausser les berges jusqu'à 3,80 mètres (au-dessus du niveau prolongé du barrage d'Andrésy). Les terrains vagues à leur tour avaient été remblayés, et l'abreuvoir, témoin de tant d'animation, peu à peu abandonné. Envasé, il fut comblé et nivelé.

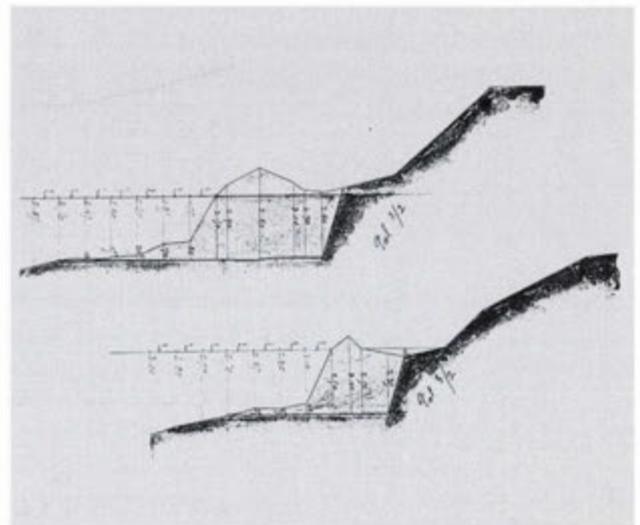
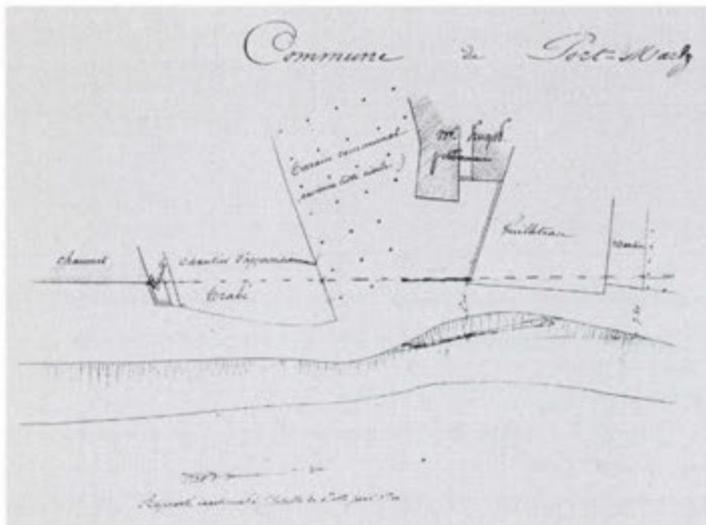
Plate-forme du tramway



En avant, une plate-forme avait été créée artificiellement pour soutenir les installations du tramway.

À son tour, chaque propriétaire de port privé avait tenu à aménager l'accès à son chantier par l'établissement de rampes d'accès, de remblaiement des berges. Petit à petit, les saillies de la berge étaient rognées et les creux comblés.

Un peu en amont de l'abreuvoir se trouvait un petit îlot, le **motteau** formé de branches d'arbres amoncelées et de sable accumulé, à peine séparé de la haute berge par un étroit chenal. Entouré de roseaux, un peu marécageux, quelque végétation s'y était développée : c'était le terrain d'aventure de prédilection des gamins du village, robinsons ou explorateurs, qui s'y glissaient en cachette de leurs parents.



Comment
le Sieur Hugot
« pétitionnaire »
régularisa sa berge

Peu à peu, le motteau est rogné.

En 1870, la commune avait demandé à entrer en possession de ce terrain. Les Ponts et Chaussées estiment que le motteau et la noue, comprise entre cette alluvion et la berge elle-même, sont dépendances du fleuve, donc à l'État. Comme la commune n'a acquis, en 1852, que les terrains compris entre la Nationale 13 et la crête de berge rectifiée par les remblais exécutés... elle ne pourra donc s'opposer à des travaux publics exécutés pour le compte de l'État.

Les Monts des Dames
en avant de l'île
de la Loge

Et le sieur Champy, entrepreneur, drague par tranches parallèles à la berge le petit îlot. Les riverains pourront retrouver les terres familières de leur motteau un peu au-dessus, sur la route nationale 13, qu'elles ont servi à rehausser.



En aval de l'île de la Loge émergeaient deux petits îlots. La navigation les appelait « Iles de la dérivation de Marly ». Les habitants les avaient plus joliment baptisées les « **Monts des Dames** ». C'était « de temps immémorial » l'endroit réservé aux bains de rivière. À cet effet, Pierre Michel Dallemagne avait été bénéficiaire adjudicataire en 1852 de ces terres domaniales.

Entre les îlots et la pointe aval de l'île de la Loge, une passe permettait aux bateaux chargés montants d'entrer dans le port.

Les hauts-fonds constituaient un lieu de turbulence gênante pour la navigation. On les supprima donc peu après 1945.

On comprend fort bien la nécessité de tels aménagements en fonction des besoins commerciaux ou de sécurité fluviale. Mais l'efficacité ne va pas de pair avec le pittoresque et la rivière y avait perdu de son charme naturel.

Le plan régional d'aménagement des berges de Seine restructure une nouvelle fois l'aspect du fleuve en square et en promenade verdoyante.

Le long de la berge du port, maintenant vidé de son contenu, s'échelonnent des bateaux qui ne voyagent plus.



des bateaux immobiles

CONCLUSION

Quand vous emprunterez la promenade tranquille de nos bords de Seine, souvenez-vous que ce chemin de halage fut longtemps un chemin de souffrance pour les hommes et les bêtes.

Dans le fleuve tout proche, des mariniers patrons et compagnons vivaient à leur manière une épopée dangereuse.

Sur les berges s'activaient durement hommes et femmes, lourdement chargés, en de longues journées de travail.

Et des voituriers, partant du port, risquaient leur vie sur des routes rudimentaires et des chariots précaires.

Soucieux de leurs responsabilités, quelques négociants s'efforçaient de maintenir le commerce du port.

Les ayant tirés de l'oubli, nous avons tenté de les faire revivre. Le souvenir de toutes ces petites gens qui ont fait notre histoire, qui ont fait l'Histoire, nous accompagne dans notre cheminement.



Un patron marinier (l'Illustration)

Un patron marinier



Croquis d'après Daumier.

L'époque faste du bois flotté a duré jusqu'en 1816. Avec la restauration, le marché du bois s'est effondré. Les forêts autour de Paris étaient par ailleurs largement déboisées. La mode est au charbon de terre, les canaux créés par Napoléon permettent la liaison au bassin du Nord. Les hommes que représente Daumier, le corps à demi dans l'eau, crochettent et tirent le bois arrivé par train.

ANNEXE

Quelques mesures de l'Ancien Régime et correspondances avec celles du système métrique.

Jusqu'à la Révolution, seuls le commerce et l'agriculture, peut-être les héritages, avaient posé le problème des mesures.

Différents systèmes avaient été mis en place, mais leur diversité entraînait le désordre le plus total. Comme chaque seigneur féodal faisait payer des taxes pour l'étalonnage des mesures, il avait tout intérêt à imposer ses mesures personnelles.

C'est ainsi que les poids et mesures variaient d'une province à l'autre, bien souvent de ville en ville.

Par exemple la perche de Marly, commune viticole, valait 18 pieds; elle différait de celle de Bailly, commune agricole, valant, elle, 20 pieds. Talleyrand reconnaissait que leur multiplicité en rendait la *simple lecture bien éprouvante*. Elle était en tout cas une entrave au commerce et un frein à tout progrès scientifique.

La Convention adopte le 26 mars 1791 le mètre comme base d'unité naturelle invariable.

Dans notre région, les mesures utilisées étaient généralement celles employées à Paris. Nous vous laissons le soin des conversions.

La principale mesure de longueur est le pied de longueur variable. Le plus connu et celui utilisé localement est le pied de Roi commandant un système duodécimal.

- **1 pied de Roi** soit 0,325 m = 12 pouces ou 144 lignes ou 1728 points,
- **la perche** compte environ 20 pieds,
- **la toise** de 6 pieds de Roi correspond à une longueur actuelle de 2,004 m.

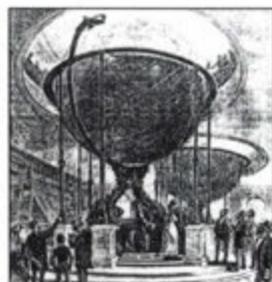
La surface se mesure en

- **le journal** = surface de terre que l'on peut travailler en une journée (à Paris 32,86 ares),
- **l'arpent**, également mesure agraire, variable localement nous l'avons vu,
- **un arpent carré royal** (100 perches carrées = 5107 m²) la perche carrée vaut de 20 à 50 ares,
- **le pied carré** = 0,105521 m².

Pour le transport des matériaux

Une voie est le contenu d'une charette.

- **1 voie de charbon** de terre correspond à 1m³, environ 1200 à 1500 kg,
- **1 voie de bois** = 2 stères pesant 750 kg environ, la voie de bois était à l'origine l'équivalent de 60 bûches, au XVIII^e siècle; l'usage en fixe le nombre à 62. Elle correspondait aussi à 3 moules.



Des globes encombrants ! Pour les caser, il faudra percer les planchers de la bibliothèque Royale. Quand celle-ci, devenue bibliothèque Nationale, est transformée en salle de lecture, les globes sont mis en caisse et conservés dans l'orangerie du château de Versailles. Ils sortent de l'ombre en 1980 dans le cadre d'une exposition sur la cartographie, au centre Georges-Pompidou. Ils y retournent car le musée des Sciences et Industries de La Villette, qui en a demandé le dépôt à la Bibliothèque Nationale, n'a pas encore les aménagements nécessaires pour les recevoir. Des copies réduites de globes se trouvent au musée des Beaux-Arts de Lille. (Extrait de la Revue des musées de France n° 4, octobre 1993). À l'époque, les globes offraient au souverain des informations sur la géographie et l'économie du monde.

- **Le moule** servant à mesurer le bois est un grand anneau de fer de 10 pieds 1/2 de diamètre, les bûches impérativement de 3 pieds 1/2 de long sont réunies en une sorte de fagot que l'anneau du moule entoure comme une ceinture,
- **Le fagot** est fait de branchettes menues avec un lien au centre, il a 30 pouces de circonférence et 20 de longueur,
- **le cotteret** de meilleur qualité, fagot de bois fendu est lié aux deux extrémités,
- **1 voie de pierre** = 1 charretée de 15 pieds cubes,
- **1 voie de plâtre** = 12 sacs de 2 boisseaux 1/2,
- **le moule** sert aussi à mesurer le foin et les pierres = 1 moule de foin...

La principale mesure des grains et des farines est le boisseau dont la capacité varie selon les céréales et les régions environ 12 litres 1/2 ou le 1/8 d'un hectolitre,

- **le setier** vaut environ 12 boisseaux, le muid 12 setiers soit 144 boisseaux (environ 3456 litres). Mais le setier de blé contient 12 boisseaux de blé, celui d'avoine 21 à 24 boisseaux.
- **1 minot**, (seau en bois cerclé de fer) = 3 boisseaux = 60 livres.

Les mesures de liquides sont extrêmement variables dans leur contenance et leur appellation,

- **la pinte** = 0,93 l,
- **le muid** de Paris correspond à 288,2 litres = 36 veltes de 7,45 l ou de 288 pintes,
- **la pipe** = 1,5 muid,
- **la feuillette** = 18 veltes 140.

Le poids usuel est la livre poids de marc = 489,50585 Gr.

Il se divise à Paris en 8 onces ou 4 quarterons ; le quintal d'alors pèse 100 livres ; le kilogramme pèse 2 livres 5 gros 35 grains.

La monnaie

- **1 livre** = 240 deniers = 20 sols,
- **1 sol** = 12 deniers,
- **1 liard** = 3 deniers = 1/4 de sol.

Bibliographie : Encyclopédie Universalis, Annales de l'Institut du bâtiment et des travaux publics n° 357 - Lacordaire - (op. cit.) - Ollivon La Révolution à Marly pages 23 et 24.

DOCUMENTATION ET BIBLIOGRAPHIE

Madame KAYSER, conservateur du Musée Promenade Marly Louveciennes nous a permis d'exploiter les archives documentaires du Musée (M.P.M.L.). Les clichés sont de Jacques LAÏ

C'est avec « *l'aimable autorisation* » de François BAUDOIN, Conservateur du Musée de la Batellerie à Conflans Sainte Honorine que nous publions les documents extraits de son ouvrage « Bateaux et Fleuves de France » (ed épuisée) et les photographies prises au Musée (Clichés J. Desrues).

- Archives départementales de Versailles
- Archives de la Navigation fluviale de Bougival
- Archives Municipales de Port Marly
- Archives Municipales de Marly le Roi
- Archives Municipales de Saint Germain en Laye

- BAUDOIN François - Paris / Seine
- Histoire générale des Techniques / sous la direction Maurice DAUMAS
- LACORDAIRE Simon - Les Inconnus de la Seine
- LESUEUR Bernard - La Navigation en Basse Seine au XVIII^e siècle
(Cahier de la Batellerie - Conflans Sainte Honorine)
- MAGNE Emile - Le Château de Marly
- Pour plus de renseignements concernant l'histoire de l'église Saint-Louis de Port Marly, consulter BOIS Emile - Port Marly Chapelle Royale

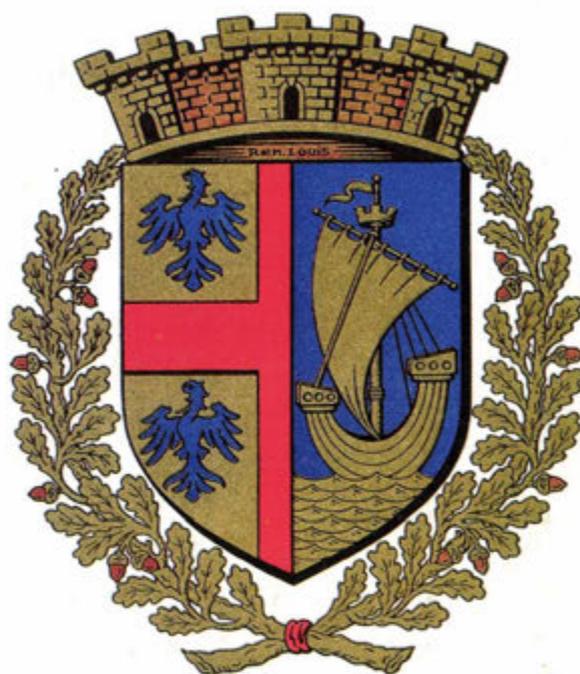
- Textes et documentation personnelle : Josette DESRUES
- Assistance technique et carte du port : Claude LEBRUN
- Participation documentaire : Marie-Thérèse ANGER
- Mise en page des textes : Michèle COLIN, Marie-Thérèse ANGER

REMERCIEMENTS

Nous remercions tous ceux et celles qui ont accepté de faire partie du comité de lecture et nous ont assuré de leur soutien moral.

C'est grâce à la participation financière de « gens du village », de commerçants et d'entreprises intéressés par notre projet que nous avons pu éditer ce carnet :

- Madame A. BACLET - Maître FAURE - Monsieur A. JOLY
- EMCC - FIBAAIF - PMA - PMG - Prestige Auto - Les Pyramides - Royal Auto - SOBEA - SRBG.
- Nous remercions également la MAIRIE de PORT MARLY de sa subvention.



PORT-MARLY

(YVELINES)

Les alérions des Montmorency-Marly et la nef voguant sur les ondes rappellent les traits essentiels du passé de la Commune.

Le blason de Port Marly a été composé en 1968 par R. et M. LOUIS, héraldistes.

Edité avec l'autorisation de Louis DIDIER, Maire de Port Marly.